AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

RAPPORT ANNUEL 2009

TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

RAPPORT ANNUEL 2009

TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE

Ce rapport a été produit par la Direction des normes et vigie de l'Autorité des marchés financiers.

Ce document est disponible sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2010
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives Canada, 2010

ISBN : 978-2-550-58277-9 (imprimé)
ISBN : 978-2-550-58278-6 (en ligne)
ISSN : 1712-9389 (imprimé)
ISSN : 1712-9397 (en ligne)

Québec

Gouvernement du Québec
Ministre des Finances
Député d'Outremont

Québec, juin 2010

Monsieur Yvon Vallières
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2009. Ce rapport renferme une analyse des données statistiques et des manuels de tarification qui ont été transmis à l'Autorité des marchés financiers par les assureurs qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Finances,

Raymond Bachand

Cabinet de Québec
12, rue Saint-Louis, 1er étage
Québec (Québec) G1R 5L3
Téléphone : 418 643-5270
Télécopieur : 418 646-1574
www.finances.gouv.qc.ca

Cabinet de Montréal
380, rue Saint-Antoine Ouest
5e étage
Montréal (Québec) H2Y 3X7
Téléphone : 514 873-5363
Télécopieur : 514 873-4728

Bureau de circonscription
5450, ch. de la Côte-des-Neiges
Bureau 115
Montréal (Québec) H3T 1Y6
Téléphone : 514 482-0199
Télécopieur : 514 482-9985

AUTORITÉ
DES MARCHÉS
FINANCIERS

Québec, juin 2010

Monsieur Raymond Bachand
Ministre des Finances
Hôtel du Parlement
Québec (Québec)

Monsieur le Ministre,

C'est avec plaisir que je vous présente la 32e édition du *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année terminée le 31 décembre 2009.

Produit conformément aux dispositions de l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), ce rapport renferme les résultats de l'analyse effectuée à partir des renseignements fournis par les assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec. Cette analyse porte sur leur expérience en matière de sinistres, sur leurs pratiques de classification et de tarification des risques ainsi que sur les tarifs en vigueur en 2009.

Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile continue d'être en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence s'intensifie. À cet égard, et pour une septième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est efficace, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.

L'examen du marché québécois de l'assurance automobile permet de conclure que celui-ci est concentré tout en demeurant concurrentiel, surtout pour certaines clientèles cibles. De plus, cette concurrence tend à s'élargir à l'ensemble des catégories de risque.

Enfin, il est intéressant de constater que les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile. Les assurés ont également la possibilité de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés et les services offerts par les différents assureurs et courtiers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le président-directeur général,

Jean St-Gelais

Jean St-Gelais

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, 3e étage
Québec (Québec) G1V 5C1
tél. : 418 525-0337
numéro sans frais : 877 525-0337
téléc. : 418 525-9512

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
tél. : 514 395-0337
numéro sans frais : 877 525-0337
téléc. : 514 873-3090

www.lautorite.qc.ca

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
INTRODUCTION	9
PORTRAIT DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC	10
PARTIE 1 LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2009	14
L'environnement légal	14
La convention d'indemnisation directe	14
Le contrat d'assurance automobile	15
L'accès à l'assurance automobile au Québec	15
La tarification et la classification des risques	15
Les manuels de tarification	15
Le Plan statistique automobile du Québec	16
Le Fichier central des sinistres automobiles	16
Les assureurs automobile et l'offre d'assurance	18
La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec	24
La demande d'assurance automobile	27

PARTIE 2
LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2009 31
Le contexte de l'analyse de rentabilité 31
L'évolution globale des résultats 32
L'évolution des sinistres 34
Le caractère adéquat de la tarification en 2009 44

PARTIE 3
LES PRATIQUES DE TARIFICATION 47
Le dépôt et la consultation des manuels de tarification 47
Les modifications aux manuels de tarification 48
L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs 52

CONCLUSION 59

ANNEXE A
Liste des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec au 31 décembre 2009 61

ANNEXE B
Liste des assureurs faisant partie des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs pour l'année 2009 en assurance automobile au Québec 65

ANNEXE C
Glossaire 67

ANNEXE D
Données utilisées pour les graphiques 5 à 15 69

LISTE DES TABLEAUX 75

LISTE DES GRAPHIQUES 78

INTRODUCTION

Conformément à l'article 182 de la *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25), l'Autorité des marchés financiers (l'Autorité) doit analyser les manuels de tarification et les données statistiques sur l'expérience des assureurs privés qui souscrivent de l'assurance automobile au Québec et produire chaque année au ministre des Finances un rapport sur la tarification en assurance automobile.

Le présent rapport[1] vise essentiellement à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt de l'assurance automobile, secteur particulièrement important de l'économie québécoise. Il expose l'analyse de la tarification pratiquée en 2009 par les assureurs œuvrant dans ce marché. Pour une lecture allégée de ce rapport, un portrait en présente les grandes lignes et les principales conclusions à la page 10.

Ce rapport comporte trois parties. La première décrit l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile opèrent au Québec ainsi que le profil du marché dans lequel les assureurs privés ont exercé leurs activités au Québec au cours de la dernière année, en présentant l'offre et la demande en assurance automobile.

La deuxième partie traite de l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2009. Cette analyse porte sur les résultats d'exploitation des assureurs et sur le caractère adéquat de la tarification.

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification, les modifications que les assureurs leur ont apportées au cours de l'année, l'évolution des pratiques en matière de classification et de tarification des risques de même que l'évolution des tarifs font l'objet d'une analyse dans la troisième partie.

1 Le présent rapport ainsi que d'autres renseignements concernant l'assurance automobile au Québec sont disponibles sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

PORTRAIT DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2009 vise essentiellement à informer le public et l'industrie de l'assurance sur les tendances et les points d'intérêt d'un secteur particulièrement important de l'économie québécoise. Généralement, l'assurance automobile suscite plus d'intérêt et de questionnement que les autres catégories d'assurance, notamment pour les motifs suivants :

- Il s'agit de la seule catégorie d'assurance utilisant une tarification qui fait appel à des critères basés sur des caractéristiques personnelles.
- Contrairement à l'assurance habitation, les primes demandées en comparaison des valeurs assurées sont jugées plus élevées et représentent une part plus importante du budget des consommateurs.
- La fréquence des réclamations est généralement plus importante que celle des autres catégories d'assurance.
- Tout propriétaire d'un véhicule au Québec doit détenir un montant minimum d'assurance de responsabilité civile.

Ainsi, l'Autorité a un rôle à jouer en assurance automobile afin de favoriser un meilleur équilibre entre les différents intervenants du marché et d'assurer la protection des consommateurs.

Les assureurs automobile et l'offre d'assurance

- Cette industrie se compose de :

  48 assureurs à charte du Québec détenant 62 % du total des primes directement souscrites;

  44 assureurs à charte du Canada détenant 36 % du total des primes directement souscrites;

  26 assureurs à charte d'un État ou pays étranger détenant 2 % du total des primes directement souscrites;

  2 assureurs à charte d'une autre province détenant moins de 1 % du total des primes directement souscrites.

- Les assureurs à charte du Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile. Ils recueillent 62 % des 3,057 milliards de dollars de primes souscrites en 2009.

- Les assureurs directs dominent le marché de l'assurance automobile au Québec avec une part de marché de 54 %. Plus particulièrement, ils contrôlent le secteur de l'assurance des particuliers en détenant 61 % des primes souscrites.
- Le marché de l'assurance automobile des entreprises est largement dominé par les assureurs à courtiers qui détiennent 87 % de la part de ce marché.
- Le marché québécois de l'assurance automobile est dominé à 94 % par 15 assureurs ou groupes d'assureurs.
- Au cours des dernières années, plusieurs assureurs ont étendu leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile.
- Malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre limité d'assureurs ou groupes d'assureurs, on peut affirmer que l'offre d'assurance automobile, même si elle a peu varié ces dernières années, demeure abondante dans un marché très compétitif. En outre, cette offre est très diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

La concurrence et le marketing de l'assurance automobile au Québec

- Les assureurs continuent d'innover dans le développement de leurs pratiques et dans les nouveaux produits offerts afin de se démarquer de leurs concurrents.
- Les modifications apportées aux manuels de tarification ont connu une diminution de 34 % en 2009. Toutefois, le nombre d'assureurs différents ayant apporté des modifications à son manuel de tarification demeure relativement stable depuis quelques années. Cette année, 66 assureurs ont déposé des modifications.
- Pour un même profil d'assuré, la prime demandée peut varier d'au moins 150 % d'un assureur à l'autre.
- 32 assureurs représentant 93 % du marché des voitures de tourisme ont apporté des modifications à leurs tarifs au cours de l'année 2009.
- La présence de plus de 96 assureurs automobile qui souscrivent des risques en sol québécois en fait un marché très concurrentiel, ce qui profite aux consommateurs.

La demande d'assurance automobile

- Le nombre de véhicules souscrits a augmenté de 2,1 % et l'âge du parc automobile est demeuré le même.
- La demande d'assurance automobile s'accroît en raison notamment de l'augmentation de 1,1 % du nombre de titulaires de permis de conduire.
- Le fait de demander plusieurs soumissions d'assurance peut faire économiser un montant substantiel aux consommateurs.
- L'augmentation du nombre de consommateurs qui comparent leurs primes d'assurance et qui demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, contribue à maintenir une saine concurrence dans le marché.

L'évolution globale des résultats

- Le volume des primes souscrites pour l'ensemble des véhicules a légèrement diminué en 2009 pour se situer à 3,057 milliards de dollars. Cette diminution s'explique en partie par le fait que les tarifs des assureurs sont en baisse pour une septième année.
- Le volume des primes acquises a également diminué pour se situer à 3,054 milliards de dollars.
- Le montant total des sinistres a diminué et il est de 1,784 milliard de dollars en 2009. Au cours de cette année, le ratio sinistres / primes est passé de 62,1 % des primes acquises en 2008 à 58,4 % en 2009.
- Le montant des frais d'exploitation est estimé à 26,9 % des primes acquises.
- Le total des dépenses pour l'ensemble des véhicules est estimé à 85,3 % des primes acquises.
- En 2009, le bénéfice d'exploitation estimé pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec est passé de 11,9 % des primes acquises à 15,4 %.

L'évolution des sinistres

- La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » a grandement diminué en 2009 pour descendre à un niveau jamais atteint au cours de la dernière décennie. Cette année, la diminution est de 4,3 %, ce qui constitue une des plus fortes baisses enregistrées au cours des dernières années.
- La garantie « collision » présente une diminution de 3,2 % de sa fréquence des réclamations en 2009. Le niveau observé cette année constitue le deuxième plus bas au cours des 10 dernières années.
- La fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » a diminué de 6,4 % en 2009 faisant en sorte qu'elle présente un des niveaux les plus bas affichés au cours des 10 dernières années.
- La fréquence des réclamations liées aux vols de véhicule, aux bris de vitre et aux autres dommages comme l'incendie ou le vandalisme ont diminué au cours des 10 dernières années. Depuis 2000, la fréquence des vols partiels et des vols complets de véhicule a diminué de 60 %.
- Le coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme continue de se maintenir à des niveaux élevés en raison notamment de l'âge du parc automobile, de l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules de remplacement. Toutefois, le coût moyen de la garantie « accident sans collision ni versement » a subi une diminution notable de 15,4 % en 2009, faisant en sorte qu'il présente son niveau le plus bas depuis les huit dernières années.

- Le coût moyen par sinistre des garanties « responsabilité civile » et « collision » est en hausse respectivement de 6,9 % et 5,5 % en 2009.
- Le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle a diminué de 33,7 % en 2009, tandis que celui pour le vol partiel a augmenté de 1,5 % et celui des vols complets de 4,1 %.
- En 2009, le coût global pour la garantie « responsabilité civile » a légèrement augmenté par rapport à 2008, avec une hausse de 2,3 %, puisque la hausse du coût moyen des sinistres est quelque peu supérieure à la baisse de la fréquence. On observe également une situation similaire pour la garantie « collision » puisque son coût global a augmenté de 2,1 % par rapport à 2008, et ce, pour les mêmes raisons.
- Étant donné que la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres sont en baisse, la garantie « accident sans collision ni versement » présente une diminution appréciable de son coût global en 2009 de 20,8 %.

Le caractère adéquat de la tarification en 2009

- Calculé sur des périodes de 10 et de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de 13,6 % et de 9,5 % des primes acquises respectivement.
- On considère que les assureurs évaluent bien les risques auxquels ils sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance. Ainsi, la tarification pratiquée par les assureurs peut être qualifiée d'adéquate.
- Il est recommandé aux consommateurs de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs et courtiers afin de profiter de la concurrence dans le secteur.
- Au Québec, l'industrie de l'assurance automobile continue d'être en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence s'intensifie. À cet égard, et pour une septième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est efficace, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.
- Les rendements de l'industrie québécoise de l'assurance automobile devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique en 2010.

Le dépôt et la consultation des manuels de tarification

- Les manuels de tarification des assureurs sont disponibles auprès de l'Autorité pour consultation par toute personne qui en fait la demande.
- La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché.
- 217 consultations des manuels de tarification ont été effectuées en ce qui a trait à 19 manuels d'assureurs différents.
- Les sections des manuels les plus consultées au cours de la dernière année ont été les territoires et les municipalités, les différents rabais et surcharges applicables ainsi que l'utilisation de la cote de solvabilité, appelée *credit scoring*.

Les modifications aux manuels de tarification

- Les assureurs représentant 90 % du marché des voitures de tourisme ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification.
- Les critères liés à l'expérience de conduite et aux systèmes de protection contre le vol de véhicule ont été parmi les plus modifiés par les assureurs durant la dernière année pour les voitures de tourisme.
- Au cours de l'année 2009, les assureurs ont également été très actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile en matière de modifications apportées aux règles de classification et de tarification.
- Les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché québécois de l'assurance automobile.

L'évolution des pratiques de tarification et des tarifs

- L'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs.
- On observe un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Les efforts en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur le prix de l'assurance automobile uniquement.
- Pour les années à venir, les assureurs devront continuer d'ajuster leurs pratiques en fonction des nouveautés au *Code de la sécurité routière* et au *Règlement sur les points d'inaptitude*, des conséquences liées aux changements climatiques et au vieillissement de la population et aussi en fonction des décisions de l'Autorité en matière de réglementation.
- La tendance affichée des baisses de tarifs se poursuit et la diminution moyenne est de 2,2 %.
- La prime moyenne souscrite pour les voitures de tourisme a diminué de 1,4 %. Elle s'établit à 555 $.
- En tenant compte de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés pour l'année 2009, l'Autorité anticipe que la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années et que les primes devraient être encore à la baisse en 2010.

Réalisations de l'Autorité en matière d'assurance automobile en 2009

- Un représentant de l'Autorité participe aux séances du conseil d'administration du Groupement des assureurs automobiles.
- L'Autorité a publié, en juin 2009, le *Rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec* pour l'année 2008.
- En collaboration avec le Groupement des assureurs automobiles, des travaux ont été réalisés afin de revoir le contenu et le libellé de l'ensemble des polices et avenants utilisés au Québec en assurance automobile. L'Autorité a approuvé les modifications recommandées par le Groupement des assureurs automobiles en 2009 et ces formulaires sont entrés en vigueur le 1er février 2010.
- Un programme de vérification de la conformité des consultations au Fichier central des sinistres automobiles a été développé. Ce projet vise à sensibiliser les assureurs et les cabinets de courtage et à les amener à revoir au besoin leurs pratiques afin que les obligations légales et les règles relatives à la consultation du Fichier central des sinistres soient respectées. Ce programme a été approuvé par l'Autorité en 2009 et est entré en vigueur le 1er janvier 2010.
- Une demande de renseignement concernant les opérations en assurance automobile a été effectuée auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec.
- En mars 2009, l'Autorité prenait position dans le dossier des garanties de remplacement, à savoir que ces dernières seront considérées comme des produits d'assurance. Ainsi, en décembre 2009, l'Autorité a publié un nouveau formulaire d'assurance automobile (F.P.Q. N° 5) visant à encadrer ces produits. Ce formulaire entrera en vigueur à compter du 1er août 2010.
- En 2009, l'Autorité est devenue membre d'une association canadienne en assurance automobile, soit la Canadian Auto Insurance Rate Regulators Association.
- En 2009, un sous-comité du Conseil canadien des responsables de la réglementation d'assurance a été créé afin d'étudier les pratiques des assureurs en matière d'utilisation de la cote de solvabilité des assurés (*credit scoring*). L'Autorité participe activement aux travaux de ce comité et des recommandations devraient être formulées en 2010.

PARTIE 1

LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2009

Cette première partie présente l'environnement légal dans lequel les assureurs automobile opèrent au Québec. Elle expose également une analyse de l'offre et de la demande dans le secteur de l'assurance automobile au Québec en 2009. Enfin, elle fait ressortir les principaux enjeux dans ce marché et traite de la concurrence.

L'ENVIRONNEMENT LÉGAL

Le commerce des assurances est de juridiction provinciale au Canada. Le Québec a donc sa propre législation en matière d'assurance automobile. Entré en vigueur le 1er mars 1978, le régime actuel a eu pour effet de restructurer ce secteur.

La *Loi sur l'assurance automobile* (L.R.Q., c. A-25) établit une différence dans le traitement des dommages corporels et matériels subis lors d'un accident impliquant un véhicule automobile ainsi que le cadre dans lequel doivent évoluer les différents intervenants.

L'indemnisation des dommages corporels causés par l'utilisation d'un véhicule automobile est prise en charge par l'État et s'effectue sans égard à la responsabilité. La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) est responsable de l'application de ce régime.

Quant à l'indemnisation des dommages matériels, ce sont les assureurs privés qui fournissent au public la garantie d'assurance obligatoire prévue par la *Loi sur l'assurance* automobile, de même que d'autres protections facultatives. Ce segment est sous la surveillance de l'Autorité.

LA CONVENTION D'INDEMNISATION DIRECTE

Afin de faciliter et d'accélérer le règlement des sinistres et d'en réduire les coûts, la *Loi sur l'assurance automobile* a instauré un système d'indemnisation directe des assurés par les assureurs.

En effet, l'article 173 de cette loi oblige le Groupement des assureurs automobiles (GAA), l'organisme regroupant tous les assureurs souscrivant de l'assurance automobile au Québec, à établir une convention d'indemnisation directe

des dommages matériels occasionnés aux véhicules des assurés. Cette convention fait en sorte que l'assuré qui subit des dommages matériels lors d'un accident mettant en cause la responsabilité d'un autre automobiliste est indemnisé par son propre assureur et non par l'assureur du conducteur responsable.

La convention vise tous les dommages matériels résultant d'un accident qui survient au Québec et au cours duquel il y a une collision impliquant au moins deux véhicules dont les propriétaires ont été dûment identifiés. Chaque assureur indemnise donc son assuré pour les dommages subis à son propre véhicule sous la garantie « responsabilité civile » selon son degré de non-responsabilité établi à partir des barèmes prévus dans la convention d'indemnisation directe. Toutefois, les assurés peuvent contester, auprès de leur assureur, la responsabilité qui leur est imputée. Ce système prévoit que tous les assureurs faisant affaire en assurance automobile au Québec renoncent à exercer entre eux leur droit de subrogation.

LE CONTRAT D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Les risques couverts par les assureurs privés le sont en vertu d'un contrat d'assurance uniforme. Le texte du contrat d'assurance, désigné par le sigle F.P.Q. (Formule de Police du Québec), doit être approuvé par l'Autorité en vertu de l'article 422 de la *Loi sur les assurances* (L.R.Q., c. A-32), et tant les assureurs que les assurés y sont assujettis.

Cette loi donne donc à l'Autorité un important pouvoir de contrôle sur la couverture d'assurance des conducteurs québécois.

Dans sa forme la plus répandue, soit celle des propriétaires d'un véhicule automobile (F.P.Q. N° 1), la police contient deux parties : le chapitre A – Responsabilité civile et le chapitre B – Dommages éprouvés par le véhicule assuré.

La protection offerte par le chapitre A est obligatoire, en ce sens que tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec doit détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la garantie est d'au moins 50 000 $. La protection du chapitre A couvre donc les dommages corporels et matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré.

Les protections du chapitre B ne sont pas obligatoires, mais elles sont néanmoins souscrites par la majorité des propriétaires d'un véhicule[2]. Les garanties disponibles sous le chapitre B sont les suivantes : tous risques, collision, accident sans collision ni versement et risques spécifiés[3]. Elles visent à protéger l'assuré contre les dommages occasionnés à son véhicule.

L'ACCÈS À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Au Québec, il est donc obligatoire d'être assuré contre les dommages causés à autrui en cas d'accident automobile. En vertu de l'article 170 de la *Loi sur l'assurance automobile*, le GAA doit garantir à tout propriétaire de véhicule l'accès au minimum d'assurance de responsabilité civile requis par cette loi.

Pour diverses raisons, notamment dans le cas d'un mauvais dossier de conduite, certains assureurs privés peuvent refuser d'assurer un consommateur. Ce dernier pourrait donc avoir de la difficulté à se trouver un assureur. Ainsi, par son mécanisme d'accès à l'assurance automobile, le GAA agit comme intermédiaire entre les assureurs et les consommateurs qui éprouvent cette difficulté. Il assiste gratuitement les personnes qui ont effectué les démarches nécessaires en vue de souscrire une assurance, mais qui ont essuyé un refus. Le consommateur profite donc d'un mécanisme efficace qui lui fournit l'assistance dont il a besoin pour assurer son véhicule et être en mesure de respecter la *Loi sur l'assurance automobile*.

Aussi, depuis 2002, un mécanisme renforcé d'accès à l'assurance automobile a été développé par le GAA permettant ainsi d'offrir une couverture d'assurance plus étendue que celle requise par la *Loi sur l'assurance automobile*. Le but de cet outil est de mieux répondre aux besoins des consommateurs en augmentant, par exemple, le montant d'assurance de responsabilité civile ou en ajoutant des protections additionnelles du chapitre B pour assurer le véhicule.

LA TARIFICATION ET LA CLASSIFICATION DES RISQUES

Au Québec, les assureurs sont libres d'utiliser les critères de classification et d'établir le niveau des primes qu'ils jugent adéquat. Toutefois, l'Autorité peut porter un jugement sur le bien-fondé de ces pratiques et suggérer des améliorations.

LES MANUELS DE TARIFICATION

Afin que l'Autorité puisse analyser les pratiques de tarification et de classification des assureurs en assurance automobile et en faire rapport au ministre des Finances, l'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs qui font affaire au Québec à déposer auprès d'elle leur manuel de tarification. Ce manuel est composé des documents de l'assureur où sont clairement identifiées et définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques.

2 Environ 84 % des assurés détiennent les protections du chapitre B.

3 L'annexe C fournit une définition des garanties offertes au chapitre B.

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, les manuels de tarification déposés auprès de l'Autorité sont mis à la disposition du public pour consultation. La disponibilité des manuels de tarification permet de promouvoir la concurrence dans l'industrie de l'assurance automobile au Québec.

Aussi, en vertu des articles 177 à 181 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité peut exiger des assureurs tout renseignement qu'elle juge utile à l'analyse de leurs pratiques et toute justification des éléments constituant leur manuel de tarification.

LE PLAN STATISTIQUE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Depuis 1981, par l'entremise du Plan statistique automobile (PSA), l'Autorité recueille des assureurs leurs données d'expérience en assurance automobile au Québec en matière de primes, de sinistres et de frais d'exploitation, selon la forme qu'elle prescrit.

Le GAA administre le PSA en vertu d'un mandat que lui a confié l'Autorité conformément à la *Loi sur l'assurance automobile*.

LE FICHIER CENTRAL DES SINISTRES AUTOMOBILES

Le Fichier central des sinistres automobiles (FCSA) a été instauré le 1er juillet 1990. Depuis le 1er juillet 1991, il met à la disposition des assureurs automobile agréés au Québec des renseignements sur tous les sinistres automobiles dans lesquels des conducteurs québécois ont été impliqués et qui ont fait l'objet d'une reclamation d'assurance. Accessibles aux assureurs et aux courtiers, ces renseignements[4] couvrent les six dernières années d'expérience de conduite d'un assuré.

Le FCSA contient des renseignements portant exclusivement sur des accidents ayant fait l'objet d'une réclamation d'assurance. Par conséquent, il ne contient aucune information concernant les infractions au *Code de la sécurité routière* ou sur les points d'inaptitude.

Dans la mesure où l'inscription au FCSA est obligatoire à la suite d'un accident et que ce fichier contient des renseignements personnels sur les conducteurs, des mécanismes ont été mis en place afin d'en assurer la protection. En effet, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels* (L.R.Q., c. A-2.1), un titulaire de permis de conduire peut demander une confirmation et une rectification, le cas échéant, des données inscrites à son dossier au FCSA.

L'information disponible au FCSA permet aux assureurs et aux courtiers de procéder à une vérification des déclarations de leurs clients lors de la souscription de nouveaux risques. Il peut aussi y avoir une vérification lors des renouvellements.

La consultation du FCSA par les assureurs et les courtiers ne vise pas à détecter les bons ou les mauvais conducteurs. L'objectif de ces vérifications est plutôt de déceler si les conducteurs ont déclaré tous leurs sinistres afin de s'assurer de la véracité des renseignements obtenus préalablement de l'assuré. On rappelle que les assurés ont l'obligation de déclarer à leur assureur tous les sinistres dans lesquels ils ont été impliqués, et ce, en vertu du *Code civil du Québec* et de leur contrat d'assurance automobile.

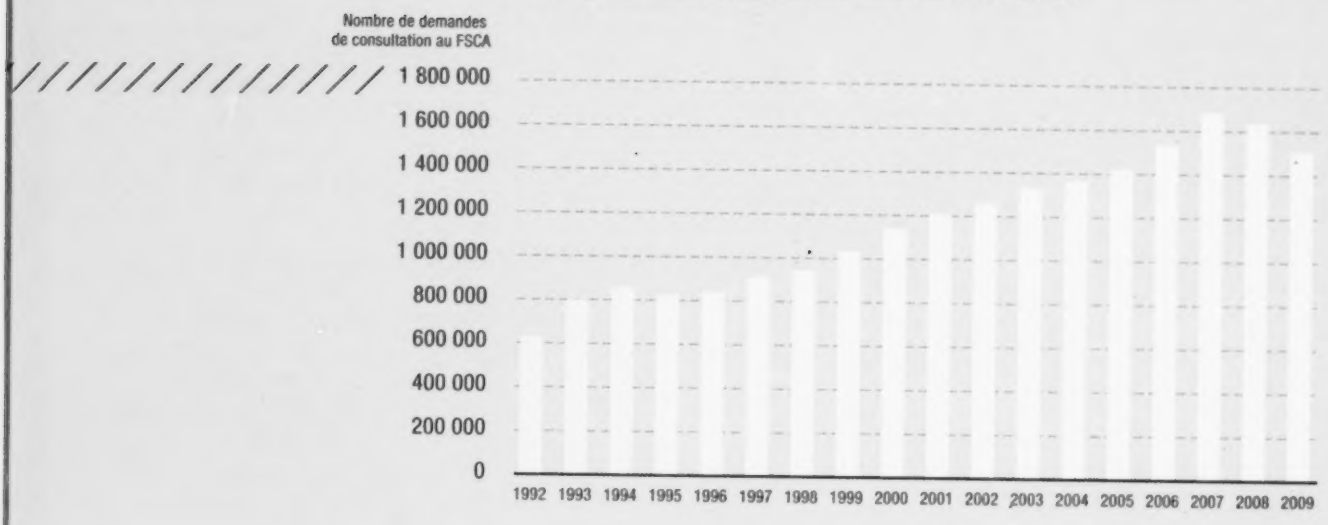
La consultation de l'information disponible au FCSA fait désormais partie intégrante du processus de souscription des assureurs. L'utilité du FCSA dans la tarification réside donc dans la garantie qu'il offre aux assureurs de disposer d'une information crédible et objective pour la tarification. On s'assure que les données utilisées correspondent bien aux définitions des critères relatifs au dossier de conduite et reflètent bien l'expérience de conduite de l'assuré. Le FCSA contribue ainsi à améliorer l'équité dans le partage des risques et des primes, dans la mesure où un assuré peut difficilement tirer profit de son omission de déclarer un ou des sinistres au détriment des autres assurés.

À sa première année complète d'existence en 1992, le GAA a répondu à plus de 600 000 demandes de consultation du FCSA provenant des assureurs. L'année 2009 vient confirmer l'importance de l'information disponible au FCSA puisque les assureurs ont effectué plus d'un million et demi de consultations. Le graphique 1 illustre d'ailleurs les statistiques sur les activités du FCSA depuis sa création.

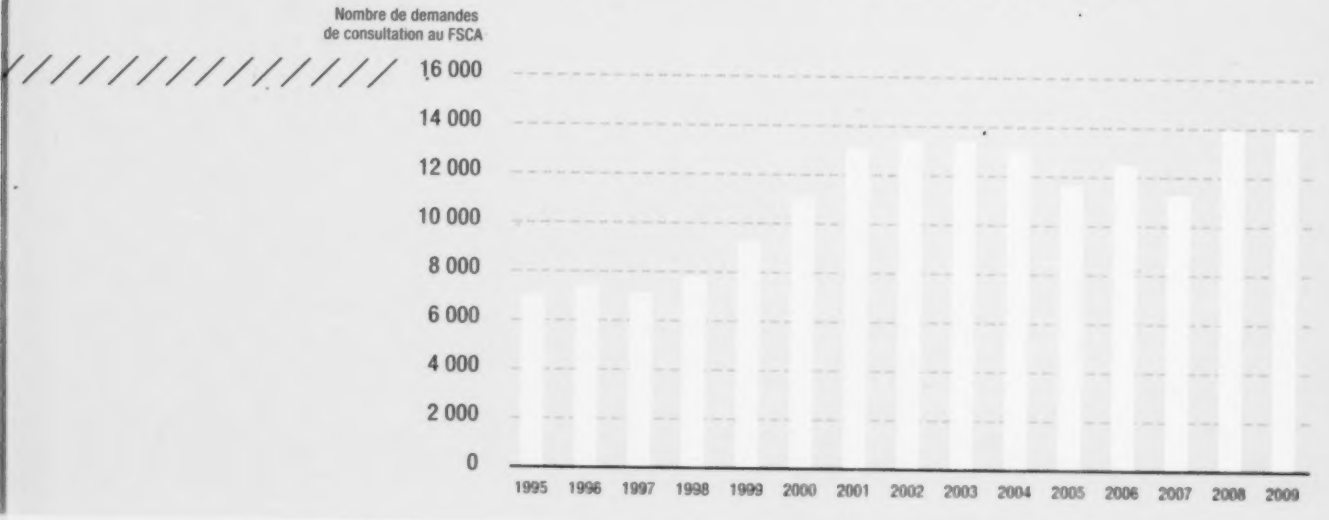
On constate également que de plus en plus de titulaires de permis de conduire demandent à consulter leur dossier au FCSA, que ce soit pour obtenir une confirmation des renseignements qui y sont inscrits à leur sujet ou pour faire corriger de l'information erronée. Le graphique 2 illustre bien cette évolution avec 13 916 demandes en 2009, soit près du double du nombre enregistré en 1995.

4 Les renseignements accessibles aux assureurs et aux courtiers sont prévus à l'article 179.1 de la *Loi sur l'assurance automobile*.

GRAPHIQUE 1
ÉVOLUTION DES DEMANDES DE CONSULTATION AU FCSA PAR LES ASSUREURS ET LES COURTIERS



GRAPHIQUE 2
ÉVOLUTION DES DEMANDES DE CONSULTATION AU FCSA PAR LES TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE



LES ASSUREURS AUTOMOBILE ET L'OFFRE D'ASSURANCE

Comme on peut le constater au tableau 1, le nombre d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, après avoir subi une importante diminution en 2008, est demeuré stable à 120 assureurs en 2009[5]. On note toutefois qu'un assureur à charte d'un État ou pays étranger a vu son permis être annulé par l'Autorité au cours de l'année, tandis qu'un nouvel assureur à charte d'un État ou pays étranger s'est vu octroyer un permis. Par ailleurs, quatre assureurs ont demandé des modifications à leurs raisons sociales.

Bien que 120 assureurs possédaient un permis les autorisant à souscrire de l'assurance automobile au Québec en 2009, 24 ne l'ont pas fait[6]. Ces derniers sont principalement des assureurs à charte du Canada ou d'un État ou pays étranger, tel que l'illustre le graphique 3.

Un examen plus approfondi des données disponibles nous apprend que la majorité d'entre eux ne souscrit globalement que très peu d'assurance de dommages, tant au Québec qu'au Canada. En effet, la somme des primes directes souscrites par ces assureurs ne représente que 2 % du total des primes directement souscrites en 2009 en assurance de dommages pour le Québec et 7,3 % pour l'ensemble du Canada. Cette situation s'explique en partie par le fait que certains de ces assureurs n'agissent presque uniquement qu'à titre de réassureurs, bien que leur permis les autorise également à souscrire directement de l'assurance.

La plupart de ces assureurs exercent leurs activités régulières principalement dans les autres régions du Canada, notamment en Ontario, en Colombie-Britannique et en Alberta. Au Québec, ils souscrivent surtout de l'assurance des entreprises (biens, bris des machines, responsabilité et autres).

Pour ce qui est de l'ensemble des assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, le tableau 2 en présente le nombre et fait état de leur part de marché selon leur charte.

Ainsi, on observe qu'en 2009, le nombre d'assureurs à charte du Québec est demeuré le même, mais que leur part de marché a augmenté d'un point de pourcentage. Ils recueillent 62 % des 3,057 milliards de dollars de primes souscrites en assurance automobile cette année, ce qui représente une augmentation de 13 points de pourcentage depuis 2000, réduisant la part de marché des assureurs à charte du Canada de huit points de pourcentage et celle des assureurs à charte d'un État ou pays étranger de quatre points.

TABLEAU 1
NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	Autorisés à souscrire	Ayant souscrit	
Année	Nombre	Nombre	Pourcentage
2000	134	114	85 %
2001	134	113	84 %
2002	126	108	86 %
2003	125	107	86 %
2004	126	108	86 %
2005	127	103	81 %
2006	128	103	81 %
2007	127	100	79 %
2008	120	96	80 %
2009	120	96	80 %

5 La liste de ces assureurs figure à l'annexe A. Les assureurs dont les activités se limitent à la réassurance ne sont pas inclus dans ce nombre.

6 Ces assureurs sont identifiés à l'annexe A.

GRAPHIQUE 3
RÉPARTITION PAR CHARTE DES ASSUREURS N'AYANT PAS SOUSCRIT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC MÊME S'ILS POSSÉDAIENT UN PERMIS POUR LE FAIRE

Pour l'année 2009 (24 assureurs)

0
Charte d'une autre province

3
Charte du Québec

10
Charte d'un État ou d'un pays étranger

11
Charte du Canada

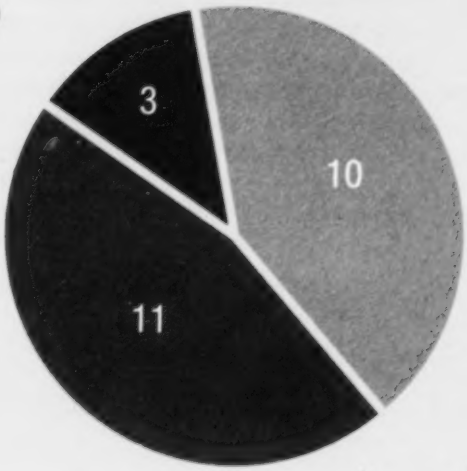


TABLEAU 2
VENTILATION DU NOMBRE ET DE LA PART DE MARCHÉ DES ASSUREURS AUTOMOBILE AU QUÉBEC SELON LEUR CHARTE

	Québec		Autre province		Canada		État ou pays étranger	
Année	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché	Nombre	Part de marché
2000	55	49 %	5	1 %	44	44 %	30	6 %
2001	54	51 %	5	1 %	43	43 %	32	5 %
2002	53	52 %	4	2 %	41	43 %	28	3 %
2003	53	54 %	4	2 %	42	41 %	26	3 %
2004	53	56 %	4	2 %	41	39 %	28	3 %
2005	53	58 %	4	1 %	42	38 %	28	3 %
2006	53	59 %	3	2 %	43	37 %	29	2 %
2007	53	60 %	3	2 %	43	36 %	28	2 %
2008	48	61 %	2	1 %	44	36 %	26	2 %
2009	48	62 %	2	0 %	44	36 %	26	2 %

7 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec, 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

De plus, en ajoutant à la part de marché des assureurs à charte du Québec celle des assureurs des autres chartes dont le siège est situé au Québec, la part de cet ensemble s'élève à 68 %, soit la même qu'en 2008. Cette situation démontre l'importance des assureurs établis au Québec qui dominent toujours le marché québécois de l'assurance automobile.

Le tableau 3 présente l'évolution des parts de marché des assureurs selon le mode de distribution principal, séparément pour l'assurance automobile des particuliers et des entreprises.

Ces données indiquent qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs directs ont graduellement accru leur présence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, leur part de marché a augmenté de 13 points de pourcentage. La croissance marquée du volume de primes de ces assureurs fait en sorte qu'ils dominent ce marché au Québec avec une part de marché de 54 % comparativement à 46 % pour les assureurs distribuant leurs produits par l'intermédiaire de courtiers. Durant les années 2007 et 2008, la répartition du marché était demeurée la même entre les assureurs par courtiers et les assureurs directs. Toutefois, en 2009, ces derniers ont augmenté leur présence de deux points de pourcentage au détriment des assureurs par courtiers. Cette hausse provient principalement du secteur de l'assurance des particuliers.

Toujours au tableau 3, en examinant la part de marché des assureurs selon le mode de distribution utilisé et le type de clientèle, on constate que le secteur de l'assurance des particuliers s'était stabilisé au cours des trois dernières années. En effet, après une forte progression des assureurs directs aux dépens des assureurs à courtiers au début des années 2000, leurs parts de marché respectives étaient demeurées les mêmes à

TABLEAU 3
PART DE MARCHÉ[8] DES ASSUREURS SELON LEUR MODE DE DISTRIBUTION[9] POUR LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE DES PARTICULIERS[10], LE MARCHÉ DE L'ASSURANCE DES ENTREPRISES[11] ET POUR L'ENSEMBLE DU MARCHÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	Assurance des particuliers		Assurance des entreprises		Total du marché	
Année	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
2000	45 %	55 %	16 %	84 %	41 %	59 %
2001	48 %	52 %	14 %	86 %	43 %	57 %
2002	51 %	49 %	14 %	86 %	45 %	55 %
2003	53 %	47 %	14 %	86 %	47 %	53 %
2004	56 %	44 %	14 %	86 %	49 %	51 %
2005	57 %	43 %	15 %	85 %	50 %	50 %
2006	58 %	42 %	15 %	85 %	51 %	49 %
2007	58 %	42 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2008	58 %	42 %	16 %	84 %	52 %	48 %
2009	61 %	39 %	13 %	87 %	54 %	46 %

8 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

9 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

10 Par assurance des particuliers, on entend les catégories de risque suivantes : voitures de tourisme, motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

11 Par assurance des entreprises, on entend les catégories de risque suivantes : véhicules utilitaires, véhicules publics et autres risques.

58 % et 42 % pour les années 2006, 2007 et 2008. Un mouvement significatif a toutefois eu lieu en 2009, faisant passer ces parts à 61 % et 39 % respectivement. Un mouvement inverse s'est produit pour le secteur de l'assurance des entreprises en 2009. Ainsi, après être resté généralement stable au cours des neuf dernières années, ce marché a vu les assureurs par courtiers afficher une présence encore plus marquée avec une part de marché de 87 % comparativement à 13 % pour les assureurs directs, soit une augmentation de trois points de pourcentage par rapport à l'année 2008.

Afin d'analyser plus en détail la progression des assureurs, le tableau 4 présente l'évolution des parts de marché des assureurs en fonction du mode de distribution et des différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile.

Les données de ce tableau montrent que la progression des parts de marché des assureurs directs dans le secteur de l'assurance des particuliers au cours des 10 dernières années s'est principalement manifestée dans les catégories de risque des voitures de tourisme, des motoneiges et des véhicules tout-terrain avec des hausses respectives de 15, 12 et 13 points de pourcentage.

Toutefois, pour les deux dernières années, les parts de marché respectives pour les assureurs directs et les assureurs par courtiers sont demeurées les mêmes pour les catégories de risque des motoneiges et des véhicules tout-terrain.

Pour le secteur de l'assurance des entreprises, les assureurs par courtiers dominent largement les catégories des véhicules utilitaires et celles des autres risques. En 2009, leurs parts de marché sont respectivement de 79 % et 93 % comparativement à 21 % et 7 % pour les assureurs directs. De plus, on remarque que les assureurs par courtiers dominent le marché des véhicules

TABLEAU 4
PART DE MARCHÉ[12] DES ASSUREURS SELON LEUR MODE DE DISTRIBUTION[13] POUR LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE RISQUE[14] LIÉES À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	Assurance des particuliers								Assurance des entreprises					
	VT		MC		MN		TT		VU		VP		AR	
Année	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers	Distribution directe	Distribution par courtiers
2000	46 %	54 %	24 %	76 %	30 %	70 %	38 %	62 %	13 %	87 %	65 %	35 %	16 %	84 %
2001	49 %	51 %	22 %	78 %	36 %	64 %	41 %	59 %	14 %	86 %	67 %	33 %	12 %	88 %
2002	51 %	49 %	23 %	77 %	35 %	65 %	43 %	57 %	14 %	86 %	52 %	48 %	12 %	88 %
2003	54 %	46 %	25 %	75 %	39 %	61 %	46 %	54 %	15 %	85 %	54 %	46 %	12 %	88 %
2004	57 %	43 %	26 %	74 %	41 %	59 %	47 %	53 %	15 %	85 %	60 %	40 %	11 %	89 %
2005	58 %	42 %	29 %	71 %	41 %	59 %	50 %	50 %	18 %	82 %	61 %	39 %	11 %	89 %
2006	59 %	41 %	28 %	72 %	40 %	60 %	50 %	50 %	20 %	80 %	55 %	45 %	10 %	90 %
2007	59 %	41 %	29 %	71 %	36 %	64 %	51 %	49 %	20 %	80 %	45 %	55 %	11 %	89 %
2008	59 %	41 %	31 %	69 %	42 %	58 %	51 %	49 %	21 %	79 %	42 %	58 %	12 %	88 %
2009	61 %	39 %	32 %	68 %	42 %	58 %	51 %	49 %	21 %	79 %	41 %	59 %	7 %	93 %

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

12 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

13 La répartition entre assureurs directs et assureurs par courtiers est établie sur la base des déclarations des assureurs concernant le mode de distribution qu'ils utilisent pour la majorité de leurs activités d'assurance automobile au Québec.

14 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

publics depuis trois ans, passant de 45 % à 59 % au cours de cette période. Cette forte progression est en lien avec la tendance lourde des 10 dernières années pour ces types de risque.

Bien que le nombre d'assureurs exerçant une activité au Québec demeure élevé, le marché reste dominé par un petit nombre d'entre eux. À ce sujet, le tableau 5 fait état de la part de marché détenue par les plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui font affaire au Québec.

Les données de ce tableau indiquent que les 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs qui faisaient des affaires au Québec en 2009 ont recueilli 94 % des primes souscrites en assurance automobile, soit la même proportion que pour les deux années précédentes. De plus, on remarque qu'un certain plafonnement semble avoir été atteint depuis cinq ans pour les trois plus importants assureurs ou groupes d'assureurs. Ainsi, la concentration du marché de l'assurance automobile au Québec stagne puisque la progression des 15 assureurs ou groupes d'assureurs les plus importants est demeurée sensiblement la même au cours des 10 dernières années.

Le tableau 6 présente la part de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en 2009 pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile et montre leur évolution sur une période de 10 ans. En examinant la composition de ces groupes à l'aide de l'annexe B, on observe que le marché est en réalité dominé par 69 sociétés d'assurance, soit 58 % du nombre total d'assureurs autorisés à souscrire de l'assurance automobile au Québec, proportion identique à celle de 2008. Donc, malgré cette apparence de concentration du marché de l'assurance automobile, les consommateurs québécois disposent tout de même d'un vaste éventail d'assureurs et d'un choix important de produits. De plus, on observe que les parts de marché de ces assureurs ou groupes d'assureurs ne varient que très légèrement d'une année à l'autre et que ceux qui occupent les huit premières positions sont les mêmes depuis huit ans, ce qui reflète une certaine maturité et une certaine stabilité dans ce secteur.

Par conséquent, l'offre d'assurance automobile au Québec a peu varié ces dernières années. Cette offre est abondante et la capacité de souscription des assureurs exerçant une activité au Québec semble plus que suffisante pour absorber la demande croissante d'assurance automobile.

Cette année, peu de changements sont à signaler au sein des 15 premières positions. Les neuf premiers assureurs ou groupes d'assureurs conservent leurs positions par rapport à 2008, tandis qu'Industrielle Alliance grimpe d'un rang grâce à une croissance de 10 % de son volume

TABLEAU 5
PART DU MARCHÉ[15] QUÉBÉCOIS DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS AUTOMOBILE

	Nombre d'assureurs ou groupes d'assureurs				
Année	1	3	5	10	15
2000	18 %	45 %	61 %	80 %	91 %
2001	18 %	45 %	61 %	80 %	92 %
2002	19 %	47 %	62 %	81 %	92 %
2003	20 %	47 %	63 %	82 %	92 %
2004	19 %	47 %	63 %	82 %	93 %
2005	19 %	46 %	63 %	83 %	93 %
2006	18 %	46 %	62 %	83 %	93 %
2007	18 %	46 %	63 %	83 %	94 %
2008	18 %	46 %	63 %	84 %	94 %
2009	17 %	46 %	64 %	85 %	94 %

15 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec, 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

de primes directes souscrites en assurance automobile. Parmi les meilleures croissances, celle d'Industrielle Alliance (10 %) et celle d'Aviva Canada (12 %) arrivent en tête de liste. La Capitale Groupe Financier conserve le 4e rang pour une septième année consécutive malgré une décroissance de 4 % de ses primes directes souscrites par rapport à 2008. De plus, après avoir occupé la 10e position en 2008, Kingsway glisse au 12e rang à la suite d'une diminution de 28 % de ses primes automobiles au Québec, ce qui constitue la plus forte baisse parmi ces assureurs ou groupes d'assureurs. Enfin, on note également que Groupe Economical et Lombard Canada ont vu leur volume de primes automobiles diminuer de 17 % et 14 % respectivement.

Le tableau 6 fait bien ressortir la maturité et la stabilité du marché de l'assurance automobile au Québec. En effet, pour un assureur ou un groupe d'assureurs donné, il semble très difficile d'augmenter ses parts de marché au détriment de ses compétiteurs. Par conséquent, cela oblige tous les assureurs à demeurer vigilants et concurrentiels afin de maintenir leur positionnement.

Le tableau 7 recense le nombre d'assureurs présents dans chacune des catégories de risque liées à l'assurance automobile. On remarque que les assureurs ne sont pas nécessairement présents dans toutes les catégories de risque.

Étant donné la concurrence, certains assureurs ont vu leur part de marché plafonner au cours des dernières années. Ils ont pris la décision d'étendre leur souscription à l'ensemble des catégories de risque automobile afin d'augmenter ou de maintenir leur part de marché. À cet effet, parmi les 96 assureurs qui ont souscrit de

TABLEAU 6
ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ[16] DES 15 PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC[17]

	Part de marché (%)									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Intact Corporation financière	18,4	17,9	19,4	19,5	19,3	19,0	18,0	17,9	17,6	17,4
Desjardins Groupe d'assurance générales	15,4	15,7	16,0	16,1	16,3	16,7	16,6	16,6	16,5	16,5
Axa Canada	11,1	11,0	11,2	11,1	10,9	10,8	11,1	11,1	11,6	11,8
La Capitale Groupe financier	6,7	7,2	7,7	8,2	8,8	9,3	9,4	9,8	10,0	9,5
Aviva Canada	9,0	8,7	8,1	8,1	7,6	7,5	7,2	7,3	7,6	8,5
Groupe Promutuel	4,9	5,2	5,3	5,6	5,9	6,2	6,3	6,7	7,1	7,2
Groupe Co-Operators	3,8	4,3	4,1	4,1	3,9	4,1	4,5	4,4	4,1	4,1
Meloche Monnex	3,2	3,3	3,4	3,5	3,9	4,0	3,7	3,7	3,7	3,8
SSQ - Générales	1,1	1,2	1,4	1,7	2,0	2,3	2,3	2,6	2,9	3,1
Industrielle Alliance	0,7	1,1	1,5	1,9	2,0	2,2	2,3	2,4	2,6	2,9
Allstate	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,7	2,7	2,6	2,3	2,1
Kingsway	1,5	2,0	2,5	2,7	2,9	2,1	3,0	2,8	2,8	2,0
Wawanesa	3,3	3,3	3,0	2,5	2,2	2,0	2,0	2,0	1,9	2,0
Groupe Economical	4,1	3,8	3,1	2,8	2,7	2,7	2,7	2,3	1,8	1,5
Lombard Canada	1,5	1,6	1,8	1,8	1,8	1,7	1,6	1,6	1,6	1,4

16 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec, selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

17 La liste des assureurs faisant partie de ces groupes d'assureurs est disponible à l'annexe B. Les regroupements présentés tiennent compte des réorganisations d'entreprise de l'année 2009.

l'assurance automobile au Québec en 2009, 39 d'entre eux (41 %) souscrivent dans toutes les catégories de risque comparativement à 37 (32 %) en 2000.

De plus, certains assureurs qui consacraient principalement leurs affaires au Québec ont décidé d'étendre leurs activités aux autres provinces canadiennes, notamment en Ontario, afin d'augmenter leurs sources de revenus.

La possibilité pour un assuré de se procurer plusieurs produits d'assurance automobile auprès d'un même assureur favorise aussi une certaine stabilité. En effet, lorsqu'un assuré est satisfait du service offert par son assureur et qu'il a d'autres besoins à combler, il y a de fortes chances que celui-ci s'adresse en premier à son assureur actuel. Donc, plus un assuré détient de produits auprès du même assureur, plus il aura tendance à lui être fidèle.

En définitive, malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre limité d'assureurs ou groupes d'assureurs, on peut affirmer que l'offre d'assurance automobile, même si elle a peu varié ces dernières années, demeure abondante dans un marché très compétitif. En outre, cette offre est très diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

LA CONCURRENCE ET LE MARKETING DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Il est important d'examiner sous plusieurs angles un marché en apparence dominé par le même groupe d'assureurs depuis un certain nombre d'années afin de vérifier si la concurrence y est toujours présente. Les différentes stratégies déployées pour attirer l'attention et joindre les consommateurs en sont un exemple.

Tout d'abord, les assureurs ont continué d'afficher une présence médiatique soutenue par le truchement des journaux, de la télévision, de la radio, des revues spécialisées, des panneaux publicitaires et d'Internet. Les efforts publicitaires déployés expriment un besoin des assureurs d'adapter leurs stratégies de marketing à un environnement concurrentiel.

De surcroît, les diverses promotions et offres de produits accessoires à l'assurance automobile demeurent appréciables. Les assureurs continuent d'innover sur ce plan comme en publicité afin de se démarquer de leurs concurrents. Certains assureurs viennent d'ailleurs de terminer

TABLEAU 7
NOMBRE D'ASSUREURS[18] AYANT SOUSCRIT DANS LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE RISQUE LIÉES À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	Catégories de risque[19]							
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP	AR	Total[20]
2000	91	86	87	82	82	43	95	114
2001	91	84	86	80	82	46	93	113
2002	90	83	83	80	77	48	89	108
2003	87	81	81	76	72	51	87	107
2004	86	80	79	77	73	48	88	108
2005	83	77	78	74	71	47	85	103
2006	82	77	77	76	70	49	84	103
2007	82	76	77	74	70	48	86	100
2008	83	75	76	72	70	48	84	96
2009	80	74	74	71	64	44	83	96

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics
AR = Autres risques

18 Les données liées au nombre d'assureurs souscrivant dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

19 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

20 Représente le nombre total d'assureurs ayant souscrit dans au moins une des catégories de risque au cours de l'année.

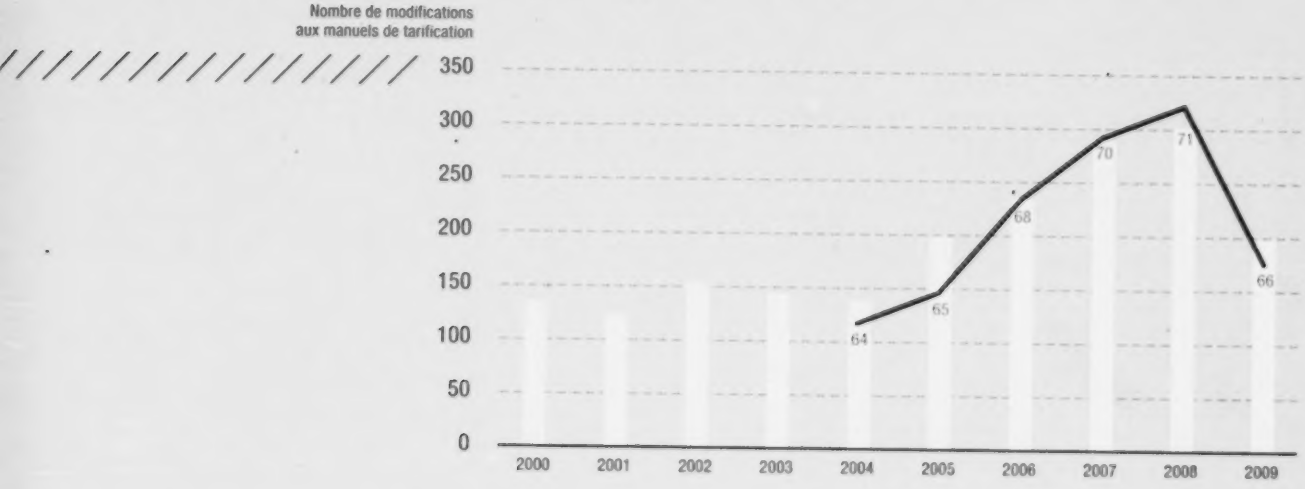
une révision complète de leur programme d'assistance et lui ont apporté plusieurs modifications en lien avec la réalité et les besoins d'aujourd'hui. Tous ces services d'assistance favorisent la fidélisation de la clientèle, car il est démontré que les assureurs obtiennent un meilleur taux de rétention pour les assurés qui y adhèrent.

Aussi, certains assureurs s'associent à différentes fédérations ou associations afin d'avoir un meilleur accès à leurs membres et de cibler leurs publicités en fonction de rabais de primes offerts à leurs membres. D'autres vont afficher une présence plus soutenue lors de la présentation de divers salons, comme ceux des véhicules récréatifs ou de la motocyclette. On remarque également que certains assureurs participent à des campagnes de sensibilisation visant les consommateurs et que d'autres s'associent avec différents partenaires commerciaux.

Plusieurs assureurs ont également développé sur Internet de nouvelles applications de soumission d'assurance très simples et performantes. Ainsi, de plus en plus d'assureurs s'affichent en ligne et cette décision est motivée notamment par la croissance de l'utilisation d'Internet à des fins transactionnelles au Québec. En effet, selon une récente étude réalisée par NETendances[21], 41 % des Québécois effectuent des transactions bancaires en ligne, 30 % d'entre eux magasinent en ligne et 19 % effectuent un achat en ligne. Par conséquent, les assureurs souhaitent répondre aux nouveaux besoins exprimés par la clientèle en leur offrant une plus grande flexibilité pour obtenir une soumission et acheter une assurance automobile. Le nombre de clients qui signent un contrat d'assurance automobile en ligne n'a cessé de croître depuis quelques années. À titre d'exemple, bien que la crise économique ait frappé sévèrement l'industrie automobile et que les ventes d'automobiles neuves ont diminué, le nombre de consommateurs ayant recherché des soumissions d'assurance automobile sur Internet a fortement progressé en 2009. Par ces actions et pour demeurer concurrentiels, les assureurs cherchent à se rapprocher davantage de la clientèle dans le but de développer de nouveaux marchés et d'attirer une nouvelle clientèle, dont les jeunes.

Les nombreuses modifications apportées annuellement par les assureurs à leur manuel de tarification démontrent aussi que chacun adapte ses pratiques et sa tarification afin de maintenir sa compétitivité. À cet effet, en 2009, l'Autorité a reçu 198 dépôts de modifications aux manuels de tarification provenant des assureurs automobile[22]. Le graphique 4 présente l'évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité au cours des 10 dernières années.

GRAPHIQUE 4
ÉVOLUTION DES MODIFICATIONS AUX MANUELS DE TARIFICATION DÉPOSÉES AUPRÈS DE L'AUTORITÉ ET NOMBRE D'ASSUREURS DIFFÉRENTS



21 Cette étude est disponible sur le site Web suivant : www.cefrio.qc.ca.

22 L'article 180 de la *Loi sur l'assurance automobile* oblige tous les assureurs à déposer auprès de l'Autorité toute modification apportée à leur manuel de tarification.

L'année 2008 a été l'année la plus active au chapitre des modifications apportées aux manuels de tarification. En effet, plusieurs assureurs ont modifié, et ce, à plusieurs reprises au cours de l'année, certaines des définitions relatives aux infractions de la route et aux permis de conduire en lien avec l'entrée en vigueur du projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*. Toutefois, en 2009, on observe une diminution importante de 34 % du nombre de dépôts de modifications aux manuels de tarification. Cette situation peut s'expliquer en partie par le fait que plusieurs changements importants avaient déjà été effectués par les assureurs au cours des trois années précédentes. Par conséquent, outre les changements habituels liés à la tarification, les assureurs n'ont pas senti le besoin d'effectuer une refonte majeure de leur manuel de tarification. Par contre, lorsqu'on analyse le nombre de dépôts de modifications en fonction du nombre d'assureurs différents ayant déposé des modifications, on conclut que cette donnée est relativement stable dans le temps. Cette année, 66 assureurs ont déposé des modifications. Ainsi, en 2009, il y a eu pratiquement autant d'assureurs qui ont apporté des modifications à leur manuel de tarification, mais ils l'ont fait moins souvent au cours de l'année.

Le grand nombre d'assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification d'une année à l'autre constitue une indication additionnelle que le marché de l'assurance automobile demeure concurrentiel et qu'il est en constante évolution.

Il est généralement reconnu que des écarts de prix entre les assureurs pour des profils d'assuré identiques, à un moment donné, indiquent également une saine concurrence. À ce sujet, le tableau 8 montre de tels écarts entre assureurs dans le marché québécois.

Les six assureurs présentés dans ce tableau représentent plus de 36 % du total des primes directes souscrites pour les voitures de tourisme en 2009, soit trois assureurs directs comptant pour plus de 17 % et trois assureurs par courtiers comptant pour plus de 19 %.

Ce tableau indique que la prime demandée à un même assuré en 2009 peut facilement varier jusqu'à plus de 150 % d'un assureur à l'autre. Ainsi, pour l'assuré nº 2, on constate un écart de 153 %, soit de 814 $ entre les assureurs B et F. On observe également qu'un assureur peut être très concurrentiel pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre. Par exemple, l'assureur A est celui qui offre la prime la plus basse pour l'assuré nº 5, tout en étant beaucoup moins compétitif pour les autres profils d'assuré, même qu'il offre la prime la plus élevée pour l'assuré nº 3.

De plus, l'examen de la situation permet de constater que la concurrence s'exerce différemment selon les segments du marché. En effet, les efforts des assureurs semblent se concentrer sur certains créneaux. Par exemple, le tableau 8 révèle que l'assuré nº 5 se voit offrir un plus petit éventail de prix pour sa couverture d'assurance que les autres profils d'assuré, alors qu'en 2008 cette situation s'appliquait à l'assuré nº 3.

TABLEAU 8
COMPARAISON DES PRIMES[23] D'ASSURANCE AUTOMOBILE OFFERTES PAR DIFFÉRENTS ASSUREURS[24] AU QUÉBEC POUR DIFFÉRENTS PROFILS D'ASSURÉ[25]

PROFILS D'ASSURÉ	ASSUREURS																		ÉCART MAX/MIN	
	A			B			C			D			E			F				
	2008	2009	Variation	2008	2009	Variation	2008	2009	Variation	2008	2009	Variation	2008	2009	Variation	2008	2009	Variation	2008	2009
Nº 1	1 544 $	1 556 $	1 %	1 298 $	874 $	-33 %	1 941 $	1 551 $	-20 %	1 102 $	986 $	-11 %	1 555 $	1 158 $	-26 %	2 254 $	1 771 $	-21 %	105 %	103 %
Nº 2	1 020 $	856 $	-16 %	765 $	532 $	-30 %	1 170 $	954 $	-18 %	830 $	741 $	-11 %	997 $	744 $	-25 %	1 628 $	1 346 $	-17 %	113 %	153 %
Nº 3	961 $	851 $	-11 %	796 $	564 $	-29 %	847 $	695 $	-18 %	832 $	762 $	-8 %	1 017 $	615 $	-40 %	999 $	748 $	-25 %	28 %	51 %
Nº 4	525 $	676 $	29 %	590 $	547 $	-7 %	875 $	849 $	-3 %	516 $	497 $	-4 %	700 $	588 $	-16 %	773 $	652 $	-16 %	70 %	71 %
Nº 5	295 $	331 $	12 %	341 $	345 $	1 %	368 $	390 $	6 %	401 $	397 $	-1 %	362 $	361 $	0 %	472 $	417 $	-12 %	60 %	26 %
Nº 6	394 $	513 $	30 %	477 $	500 $	5 %	628 $	587 $	-7 %	437 $	434 $	-1 %	510 $	531 $	4 %	655 $	553 $	-16 %	66 %	35 %

23 Il s'agit de primes pour une couverture complète d'assurance automobile pour différentes voitures de tourisme et différents profils d'assuré.

24 Les assureurs désignés comme A, B, C, D, E et F sont les mêmes pour les six profils d'assuré présentés.

25 Ces primes ont été obtenues dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec. Des variations plus ou moins élevées ont été constatées avec d'autres assureurs que ceux présentés au tableau 8.

On constate aussi que la prime demandée à un assuré peut varier considérablement d'une année à l'autre et que les modifications apportées par les assureurs varient beaucoup d'un assureur à l'autre. À titre d'exemple, l'assureur E chargeait la prime la plus élevée en 2008 pour l'assuré nº 3, tandis qu'en 2009, il affiche la deuxième prime la plus basse. Aussi, cinq des six assureurs présentés dans le tableau 8 affichent des diminutions de primes pour l'assuré nº 4 variant entre 7 % et 16 %, alors que l'assureur A présente une hausse de 29 %.

On présume que la clientèle prisée par une majorité d'assureurs aura plus de choix, tant à l'égard de la protection offerte que du choix même de l'assureur avec lequel traiter. Par contre, pour d'autres catégories d'assurés, certaines protections pourraient être plus difficiles à obtenir, la prime d'assurance qui leur sera demandée pouvant leur paraître élevée.

Pour que la concurrence joue pleinement, il importe que les consommateurs aient conscience des différences qui existent entre les assureurs, non seulement dans la différence des primes demandées mais aussi du point de vue de leur santé financière, de leur façon de classer les risques et de la qualité du service qu'ils rendent avant et après le sinistre. C'est pour ces raisons qu'il est préférable pour les consommateurs d'obtenir plusieurs soumissions d'assurance avant d'arrêter leur décision sur le choix d'un assureur. À cet effet, voici quelques suggestions qui permettraient aux consommateurs d'obtenir la meilleure prime possible :

- Lorsqu'un consommateur fait appel à un courtier, il est en droit d'exiger la liste des soumissions que ce dernier a obtenues des différents assureurs consultés (art. 38 de la *Loi sur la distribution de produits et de services financiers*, L.R.Q., c. D-9.2).
- Le consommateur est également en droit de savoir si le courtier reçoit une rémunération en agissant à titre d'intermédiaire et de connaître les liens du courtier avec l'assureur qu'il lui propose (articles 17 et 26 de la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*).
- Idéalement, les consommateurs devraient demander des soumissions à plusieurs cabinets de courtage d'assurance et d'assureurs directs, car ils n'ont pas tous accès aux mêmes produits.
- Il est conseillé de refaire l'exercice à chaque renouvellement. Comme on l'a vu précédemment au tableau 8, les primes peuvent varier grandement d'une année à l'autre, selon l'assureur. De plus, le profil d'un assuré change tous les ans (âge, nombre d'accidents, type de véhicule, lieu de résidence, employeur, etc.), ce qui peut influer sur la prime demandée.

Par ailleurs, différents indices laissent entrevoir que la concurrence se manifeste davantage dans d'autres secteurs que les voitures de tourisme, notamment dans celui des véhicules utilitaires et des véhicules divers[26]. Ainsi, la tendance observée au cours des dernières années s'est poursuivie en 2009. Les assureurs ont apporté de nombreuses modifications à leurs manuels de tarification et sont venus consulter ces catégories de risque régulièrement au cours de la dernière année.

Aussi, on remarque que pour le secteur des véhicules divers, 18, 17 et 18 assureurs[27] ont réajusté leur tarification respective pour les catégories de risque des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain. Ces assureurs représentent respectivement 80 %, 36 % et 73 % des primes directes souscrites dans ces marchés. De plus, 32 assureurs ont apporté des changements à leurs tarifs au cours de l'année 2009 pour le secteur des voitures de tourisme, soit 99 % du marché, et 12 assureurs pour la catégorie des véhicules récréatifs.

En conclusion, l'analyse révèle que le marché québécois de l'assurance automobile est demeuré concurrentiel en 2009 et que la présence plus soutenue d'assureurs dans tous les secteurs de l'assurance automobile continue d'accentuer cette concurrence, et ce, au profit des consommateurs québécois.

LA DEMANDE D'ASSURANCE AUTOMOBILE

La progression de la demande d'assurance est étroitement liée à l'évolution du nombre de véhicules assurés et à l'âge moyen du parc automobile. En effet, les consommateurs propriétaires d'un véhicule récent choisiront généralement une couverture d'assurance plus étendue que les propriétaires d'un véhicule plus âgé. Par exemple, bon nombre de consommateurs décideront de se procurer l'avenant « valeur à neuf » pour un véhicule récent, alors qu'ils n'achèteront pas cette protection pour un véhicule plus vieux. De plus, lorsqu'un créancier est partie au contrat, il exigera généralement que le consommateur ayant contracté le prêt automobile se procure une protection d'assurance complète pour la durée du prêt.

La demande d'assurance automobile est aussi liée au nombre de personnes qui sont en âge de conduire un véhicule de même qu'au nombre de permis de conduire en vigueur au Québec. Avec le vieillissement de la population, de plus en plus de personnes âgées de 16 à 80 ans sont susceptibles d'acheter des produits d'assurance automobile. Ainsi, le phénomène du vieillissement de la population va également contribuer au maintien de la demande d'assurance.

Le tableau 9 fait état du nombre de véhicules pour lesquels une assurance a été souscrite, et de l'âge moyen des véhicules en circulation au Québec.

26 Par véhicules divers, on entend les catégories de risque suivantes : motocyclettes, motoneiges et véhicules tout-terrain.

27 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

Ce tableau montre que le marché québécois de l'assurance automobile continue de prendre de l'expansion depuis quelques années. D'une part, le nombre de véhicules a augmenté de façon considérable au cours des 10 dernières années, soit 25 % pour les voitures de tourisme et 29 % pour l'ensemble des véhicules. D'autre part, après que son âge moyen ait plafonné pendant quatre ans, on observe un rajeunissement du parc automobile pour les voitures de tourisme depuis deux ans. La conjoncture économique favorable du début des années 2000, les faibles taux d'intérêt ainsi que les rabais et les programmes de financement avantageux offerts par les fabricants d'automobiles ont grandement influé sur le comportement des consommateurs.

Avec la crise financière qui a touché l'industrie automobile et qui a affecté la vente d'automobiles neuves, on aurait pensé que cela aurait eu des répercussions négatives sur la demande d'assurance automobile et que le parc automobile aurait augmenté en âge. En effet, selon les données publiées par la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ), les ventes d'automobiles et de camions ont chuté de plus de 7 % au Québec en 2009[28].

Toutefois, le tableau 9 montre un effet contraire pour 2009, soit une hausse de 1,5 % du nombre souscrit de voitures de tourisme et le maintien de l'âge moyen du parc automobile. Cette légère hausse peut s'expliquer en partie par le fait qu'au Québec l'assurance automobile est obligatoire. Ainsi, tout propriétaire d'un véhicule circulant au Québec est obligé de détenir un contrat d'assurance responsabilité dont la garantie est d'au moins 50 000 $. Cette situation contribue donc à maintenir élevée la demande d'assurance automobile.

De plus, une baisse dans la demande d'assurance pour les motocyclettes était anticipée compte tenu de la hausse des coûts d'immatriculation imposée par la SAAQ. Comme l'indique le tableau 10, cette baisse ne s'est pas matérialisée. Toutefois, la progression du nombre de motocyclettes a beaucoup ralenti en comparaison avec les années précédentes.

TABLEAU 9
ÂGE MOYEN DES VÉHICULES EN CIRCULATION ET NOMBRE DE VÉHICULES SOUSCRITS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC[29]

	Voitures de tourisme		Tous véhicules combinés	
Année	Âge moyen[30]	Nombre (en milliers)	Âge moyen	Nombre[31] (en milliers)
2000	7,2	3 614	7,7	4 177
2001	7,3	3 765	7,8	4 385
2002	7,3	3 862	7,8	4 538
2003	7,2	3 976	7,8	4 675
2004	7,1	4 081	7,7	4 821
2005	7,1	4 157	7,7	4 877
2006	7,1	4 257	7,7	5 012
2007	7,1	4 351	7,8	5 204
2008	7,0	4 453	7,7	5 264
2009	7,0	4 517	7,8	5 377

28 Ces données proviennent du site Web de la CCAQ et sont disponibles à l'adresse suivante : www.ccaq.com.

29 L'âge moyen des véhicules en circulation provient du *Bilan 2009 (2008, 2007, 2006, 2005 et 2004). Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ. Le nombre de véhicules souscrits provient du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

30 Comprend les automobiles et les camions légers de promenade.

31 Ne comprend pas les véhicules couverts par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule, ainsi que les véhicules de compétition ou de démonstration.

Le tableau 10 montre aussi une forte progression du nombre de véhicules souscrits pour la catégorie de risque des motoneiges avec une évolution de plus de 37 % par rapport à l'année 2008. On note également une diminution de 1 % et de 3 % respectivement pour les catégories de risque des véhicules utilitaires et des véhicules publics. Toutefois, l'évolution pour ces catégories de risque s'est traduite par un accroissement respectif de 15 % et 50 % au cours des 10 dernières années, tandis qu'il est de 25 % et 29 % respectivement pour les voitures de tourisme et pour l'ensemble des catégories de risque automobile au cours de la même période.

Ainsi, contrairement à ce qui était anticipé dans le rapport de l'an dernier, la crise financière ne semble pas avoir affecté la demande en assurance automobile en 2009. Le nombre de voitures de tourisme a augmenté de 1,5 %, tandis que la hausse a été de 2,2 % pour l'ensemble des véhicules. De plus, selon plusieurs études économiques, il semblerait que le secteur de la vente d'automobiles neuves soit sur le chemin de la reprise en 2010. Une reprise favorisée notamment par le retour à un meilleur accès au crédit. Donc, la perspective de voir évoluer à la hausse la demande d'assurance automobile est toujours présente.

Dans le tableau 11, on observe que le nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 80 ans augmente continuellement depuis 2001. Ce nombre est passé de 5,815 millions en 2001 à 6,230 millions en 2009, soit une hausse de 7 %. De plus, on remarque que la progression de ce groupe d'âge augmente annuellement depuis 2004.

Par conséquent, il y a près de 80 % de la population du Québec qui peut éventuellement faire une demande pour des produits d'assurance automobile au cours des prochaines années. Ce tableau montre également que le nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble

TABLEAU 10
NOMBRE DE VÉHICULES[32] SOUSCRITS DANS LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE RISQUE LIÉES À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

	Catégories de risque[33]					
Année	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2000	3 614 306	106 543	113 171	145 645	189 772	7 333
2001	3 765 324	115 840	124 594	161 852	210 203	7 225
2002	3 862 440	127 821	130 450	182 108	221 537	13 239
2003	3 975 734	139 380	110 426	200 279	234 446	15 061
2004	4 080 848	154 118	124 731	213 144	237 383	8 747
2005	4 156 906	166 742	128 855	229 038	185 743	9 775
2006	4 256 785	175 727	132 812	241 744	195 212	9 621
2007	4 351 024	184 944	198 690	252 646	206 058	10 715
2008	4 452 507	193 593	122 542	263 665	220 463	11 331
2009	4 517 444	193 866	168 435	268 529	218 046	10 995

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

32 Les données liées au nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec, 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

33 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

du Québec a augmenté de 11,8 % au cours des 10 dernières années, ce qui en fait une autre indication importante de la hausse de la demande en assurance automobile.

Le fait que les personnes conduisent maintenant leur véhicule à un âge plus avancé est un autre indice de cette hausse. De nos jours, les personnes âgées de plus de 75 ans conduisent de plus en plus leurs véhicules. On dénombrait 11,8 % de l'ensemble des véhicules souscrits pour le groupe des 65 ans et plus en 2001, et 14,2 % en 2009, soit une augmentation de 46,2 % en neuf ans du nombre de véhicules souscrits[34].

La combinaison de ces différents facteurs démographiques a favorisé la croissance de la demande au cours des dernières années, amenant les assureurs à se diversifier tant dans les produits offerts que dans la prime demandée afin d'attirer cette nouvelle clientèle.

Grâce à une multitude de rabais et de conditions, les assureurs cernent très précisément la clientèle qu'ils veulent attirer ou fidéliser en offrant des prix et des services adaptés.

Dans ces circonstances, il est préférable pour les consommateurs d'obtenir plusieurs soumissions de la part des assureurs ou des courtiers puisque ces derniers tenteront de se distinguer en offrant divers produits accessoires et promotions et que, pour un même profil d'assuré, la prime demandée pourra varier considérablement, et ce, d'une année à l'autre. Le fait de demander plusieurs soumissions avant de renouveler son assurance automobile peut faire économiser un montant substantiel à l'assuré, sans pour autant modifier le risque qu'il représente pour l'assureur.

Par ailleurs, comme on le verra dans la troisième partie, dans un contexte où les primes d'assurance sont continuellement à la baisse, les consommateurs peuvent être moins portés à comparer les prix. Toutefois, comme un assureur peut être très compétitif pour un profil d'assuré donné, mais pas nécessairement pour un autre, et que cette situation peut évoluer dans le temps, les assurés auraient avantage à poursuivre leurs recherches en comparant les offres de différents assureurs et courtiers. À cet égard, plus les consommateurs comparent leurs primes d'assurance et demandent davantage d'information concernant les conditions applicables et les services offerts, plus ils contribuent à maintenir une saine concurrence dans le secteur.

En résumé, les assureurs établis au Québec dominent le marché québécois de l'assurance automobile, qui demeure concurrentiel. La demande d'assurance continue de croître en raison notamment de l'augmentation du nombre de permis de conduire en vigueur. Enfin, on observe qu'il est possible pour les consommateurs de faire jouer pleinement la concurrence, principalement en comparant les prix proposés par différents assureurs et courtiers.

TABLEAU 11
NOMBRE DE PERSONNES AU QUÉBEC EN ÂGE DE CONDUIRE UN VÉHICULE ET NOMBRE DE TITULAIRES DE PERMIS DE CONDUIRE POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC

Année	Nombre de personnes au Québec âgées de 16 à 80 ans (en milliers)[35]	Nombre de titulaires de permis de conduire (en milliers)[36]
2000	-	4 497
2001	5 815	4 545
2002	5 860	4 600
2003	5 901	4 656
2004	5 945	4 725
2005	5 991	4 777
2006	6 043	4 841
2007	6 101	4 909
2008	6 164	4 974
2009	6 230	5 028

34 En 2001, 438 648 véhicules étaient souscrits dans le groupe d'âge des 65 ans et plus, tandis qu'en 2009 ce nombre était de 641 419. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

35 Le nombre de personnes âgées de 16 à 80 ans provient du rapport sur les données démographiques publié par l'Institut de la statistique du Québec.

36 Le nombre de titulaires de permis de conduire provient du *Bilan 2009 (2008, 2007, 2006, 2005 et 2004), Accidents, parc automobile, permis de conduire*, publié par la SAAQ.

PARTIE 2

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC EN 2009

La tarification d'un assureur, c'est-à-dire les prix qu'il demande pour les services qu'il offre, est un élément primordial de la rentabilité de ses activités et, par conséquent, de sa santé financière. Cette partie présente l'analyse de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec en 2009 et traite des résultats des activités d'assurance et du caractère adéquat de la tarification.

LE CONTEXTE DE L'ANALYSE DE RENTABILITÉ

La rentabilité des opérations d'assurance s'évalue principalement en comparant les revenus de primes et les revenus de placement découlant des activités d'exploitation aux dépenses qui y sont liées, c'est-à-dire les sinistres et les frais d'exploitation. Elle est analysée pour l'ensemble du marché québécois de l'assurance automobile.

L'objectif de cette analyse est de déterminer si la tarification des assureurs est adéquate, c'est-à-dire une tarification qui permet de couvrir tous les coûts liés aux opérations d'assurance et de générer des bénéfices raisonnables en tenant compte du niveau de risque associé à la vente d'un produit dont on ne connaît pas le coût avant sa mise en marché.

En effet, l'évaluation de la prime demandée à un assuré est avant tout prospective, c'est-à-dire que l'établissement de cette prime repose sur la représentation qu'un assureur se fait des conditions futures du marché, et non pas uniquement sur l'expérience passée.

De plus, comme les primes sont établies avant que les dépenses (sinistres et frais d'exploitation) ne soient payées et que les revenus de placement réels liés aux opérations ne soient connus, la probabilité que les revenus de primes et de placement égalent précisément le montant des dépenses est à peu près nulle.

Cela signifie que, pour une année donnée, il y aura habituellement une différence entre les deux montants et qu'il en résultera un bénéfice ou une perte d'exploitation. Pour être représentative, la rentabilité des opérations d'assurance doit alors être évaluée sur une longue période.

Ainsi, une tarification adéquate dépend de l'importance de l'écart des frais d'exploitation et des sinistres avec les primes qui ont été exigées pour les assumer et les revenus de placement réels liés aux opérations. Pour qu'elle soit appropriée, l'ampleur de cette différence, qu'elle soit positive ou négative, doit correspondre en quelque sorte à la difficulté d'estimer le coût des sinistres. Cette difficulté provient, d'une part, de l'interprétation des différentes tendances qui

influent sur les résultats, à savoir comment elles se refléteront dans le futur et, d'autre part, de l'effet que peuvent avoir certains événements imprévisibles sur l'expérience d'une année.

En effet, les conditions météorologiques ont un impact direct sur les résultats en assurance automobile. Par exemple, si l'hiver est rigoureux et qu'il y a de fortes précipitations de neige, les conditions routières se détériorent et il en résulte des sorties de route et des accrochages, donc un impact immédiat sur la fréquence des réclamations. De fortes tempêtes de vent ou de grêle occasionnent également des dommages aux véhicules, et tant la fréquence que la sévérité des dommages en sont affectées. Comme dernier exemple, la pluie affecte grandement l'expérience pour la catégorie de risque des motocyclettes. En effet, en présence d'un été pluvieux, les motocyclistes utilisent moins leur véhicule, ce qui peut occasionner une diminution des sinistres, donc une amélioration de l'expérience. Ainsi, compte tenu du caractère imprévisible des conditions météorologiques, on comprend aisément la difficulté que peuvent avoir les assureurs pour estimer le coût des sinistres futurs.

L'assurance est donc un concept d'ensemble dont la rentabilité doit être évaluée sur une longue période. L'analyse de la rentabilité doit alors se faire dans ce contexte afin d'éviter de tirer des conclusions erronées. Par exemple, si la rentabilité d'une année donnée est de plus ou moins 10 %, il ne faudrait pas conclure pour autant que les primes ont été trop élevées ou trop basses cette année-là.

Enfin, l'évolution du niveau des primes et des résultats d'exploitation est influencée non seulement par la variation des coûts et des revenus de placement liés aux opérations, mais aussi par d'autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs évoluent. On pense notamment à la concurrence, aux stratégies commerciales ainsi qu'aux résultats dans les autres catégories d'assurance[37] qu'ils souscrivent et dans les autres régions dans lesquelles ils exercent des activités. Ces facteurs sont plus difficiles à quantifier, mais il est important de les considérer dans l'interprétation des résultats.

L'ÉVOLUTION GLOBALE DES RÉSULTATS

Le tableau 12 présente les résultats[38] des opérations en assurance automobile de l'ensemble des assureurs exerçant au Québec de 2000 à 2009.

L'Autorité tient à prévenir le lecteur que les résultats présentés dans cette section doivent être considérés avec toute la prudence nécessaire dans les circonstances. Néanmoins, les conclusions de la présente analyse demeurent valables et sont conformes à la réalité du marché de l'assurance automobile au Québec.

Les résultats sont exprimés sous forme de pourcentage des primes directes acquises pour chaque année, ce qui permet de les comparer dans le temps. Ils sont présentés séparément pour les voitures de tourisme, qui représentent 82 % des primes souscrites totales en 2009, et pour l'ensemble des véhicules assurés, comprenant notamment les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

L'analyse du tableau 12 permet de constater que la rentabilité des opérations en assurance automobile fluctue chaque année et que depuis 2001, son niveau se maintient à plus de 10 %, et ce, tant pour les voitures de tourisme que pour l'ensemble des véhicules.

On détermine le bénéfice ou la perte d'une année en comparant le coût des sinistres et des frais d'exploitation aux revenus découlant des opérations. Ces revenus correspondent aux primes acquises et aux revenus de placement liés aux opérations.

En raison de l'importance des voitures de tourisme, l'analyse qui suit ne porte que sur cette catégorie de véhicule. Le tableau 12 montre que le montant des primes acquises pour les voitures de tourisme a légèrement augmenté de 0,6 % en 2009 par rapport à l'année précédente, et ce, bien que le marché connaisse des baisses de primes comme il est indiqué dans la troisième partie. Aussi, depuis 2000, le montant des primes

37 La majorité des assureurs qui offrent de l'assurance automobile au Québec souscrivent également dans d'autres catégories d'assurance.

38 Ces résultats proviennent principalement des données compilées dans le cadre du PSA publiées dans le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA, agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

39 Comprend les voitures de tourisme ainsi que tous les autres types de véhicule, tels que les véhicules utilitaires, les camions et les motocyclettes.

40 Tous les pourcentages sont en fonction des primes directes acquises.

41 Ce sont des valeurs minimales. Elles sont établies en fonction de l'évolution observée des taux annuels moyens des bons du Trésor de trois mois et de six mois (source : Banque du Canada).

42 Les sinistres incluent tous les frais de règlement.

43 Les frais d'exploitation de l'année 2009 sont estimés.

44 Bénéfice (perte) d'exploitation de l'année avant impôts et autres postes extraordinaires.

45 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 10 ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2009 représente le bénéfice réalisé de 2000 à 2009.

46 Il s'agit du bénéfice (perte) calculé pour la période de 20 ans se terminant l'année courante, pondéré par les primes acquises de chaque année. Par exemple, le résultat présenté pour l'année 2009 représente le bénéfice réalisé de 1990 à 2009.

TABLEAU 12
RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Primes souscrites (en M$)	Voitures de tourisme	1 880	2 020	2 173	2 311	2 402	2 406	2 418	2 465	2 508	2 506
	Tous véhicules[39]	2 323	2 495	2 702	2 886	3 014	3 028	3 029	3 043	3 067	3 057
Primes acquises (en M$)	Voitures de tourisme	1 800	1 949	2 098	2 242	2 361	2 409	2 405	2 441	2 492	2 507
	Tous véhicules	2 228	2 417	2 600	2 803	2 956	3 024	3 014	3 023	3 056	3 054
Revenus											
Primes acquises (%)[40]	Voitures de tourisme	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	Tous véhicules	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Revenus de placement (%)[41]	Voitures de tourisme	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5	1,0	0,7
	Tous véhicules	1,4	1,2	1,0	1,1	1,0	1,1	1,4	1,5	1,0	0,7
Total des revenus	Voitures de tourisme	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1	101,4	101,5	101,0	100,7
	Tous véhicules	101,4	101,2	101,0	101,1	101,0	101,1	101,4	101,5	101,0	100,7
Dépenses											
Sinistres (%)[42]	Voitures de tourisme	72,7	65,7	61,6	60,9	59,2	60,5	61,5	63,2	63,7	61,5
	Tous véhicules	72,6	66,0	61,3	60,0	58,0	58,4	59,2	61,4	62,1	58,4
Frais d'exploitation (%)[43]	Voitures de tourisme	25,7	25,1	25,3	25,5	26,1	25,7	26,7	27,1	27,0	26,9
	Tous véhicules	25,7	25,0	25,4	25,5	26,2	25,8	26,7	27,0	27,0	26,9
Total des dépenses	Voitures de tourisme	98,4	90,8	86,9	86,5	85,3	86,2	88,2	90,4	90,7	88,3
	Tous véhicules	98,3	91,0	86,7	85,6	84,2	84,1	85,9	88,5	89,1	85,3
Bénéfice (perte) (%)[44]	Voitures de tourisme	3,0	10,4	14,1	14,6	15,7	14,9	13,2	11,1	10,3	12,4
	Tous véhicules	3,1	10,2	14,3	15,5	16,8	17,0	15,5	13,0	11,9	15,4
Bénéfice (perte) sur 10 ans (%)[45]	Tous véhicules	3,0	4,0	5,1	6,2	7,2	8,3	9,4	10,8	12,2	13,6
Bénéfice (perte) sur 20 ans (%)[46]	Tous véhicules	s. o.	s. o.	3,4	3,7	4,6	5,9	7,0	7,8	8,4	9,5

acquises a connu une progression de plus de 39 % pour cette catégorie de véhicule. Cette situation s'explique notamment par une croissance de la demande entraînée à la fois par l'augmentation du nombre de véhicules assurés, par celle du nombre de titulaires de permis de conduire et par l'âge du parc automobile qui fait en sorte que la valeur des véhicules en circulation est plus élevée.

De fait, le tableau 9 de la première partie montre une progression de 25 % du nombre de voitures de tourisme assurées en 2009 par rapport à 2000, ce qui accroît la demande d'assurance et, par conséquent, le montant des primes acquises. Toutefois, la progression des primes acquises tend à diminuer au cours des dernières années, conséquence directe des baisses de tarifs présentées par l'industrie au cours des sept dernières années, tel qu'il est indiqué au tableau 17 de la troisième partie. En 2009, le niveau des tarifs a diminué en moyenne de 2,2 %. Sans cette diminution, le volume des primes acquises de cette année aurait enregistré une hausse plus importante que celle observée.

Par ailleurs, la proportion des revenus de placement par rapport aux primes acquises ne fluctue que légèrement d'une année à l'autre. De façon générale, les résultats de l'industrie de l'assurance de dommages, et plus particulièrement ceux de l'assurance automobile, ne sont pas étroitement liés aux fluctuations des cycles économiques. Ainsi, les revenus pour le secteur de l'assurance automobile ont peu d'effets sur la variation dans les revenus globaux, ainsi que sur l'évolution de la rentabilité au fil des ans. Tel qu'il a été anticipé dans le rapport de l'année dernière, la récente crise financière a très peu influencé les revenus de placement des assureurs en 2009. Le cas échéant, cet impact se sera fait ressentir négativement dans les résultats globaux de certains assureurs, quelques-uns ayant été affectés plus que d'autres par la nature de leur stratégie de placement. Par ailleurs, lorsqu'on alloue les revenus de placement par secteur d'activité, l'effet est plus mitigé pour le secteur de l'assurance automobile compte tenu des activités de courte durée qui lui sont associées.

Ainsi, dans l'estimation des valeurs minimales des revenus de placement pour l'année 2009, ces éléments ont été pris en considération, ce qui explique la diminution des revenus de placement estimés pour l'année 2009 par rapport à l'année 2008. Cette baisse n'a cependant pas empêché les assureurs de dégager des bénéfices importants, engendrés en grande partie par de solides résultats techniques.

En ce qui concerne les dépenses, on constate généralement que la proportion des frais d'exploitation par rapport aux primes acquises fluctue légèrement d'une année à l'autre, après avoir atteint le plateau de 27 % ces dernières années. De plus, en raison de la concurrence dans le marché, une pression à la baisse est exercée sur ces frais, incitant les assureurs à multiplier les mesures visant à réduire leurs coûts d'opérations, ou du moins à les maintenir au même niveau.

Les bénéfices importants générés ces dernières années ont fourni aux assureurs des ressources financières additionnelles que certains ont choisi de réinjecter partiellement afin d'améliorer leurs services, ce qui peut expliquer en partie pourquoi on n'observe pas de baisse importante de ces frais d'exploitation au cours des dernières années. De plus, le maintien du ratio des frais d'exploitation au cours des dernières années s'explique aussi par des dépenses plus élevées liées aux développement des affaires et à l'embauche de ressources additionnelles. En effet, les assureurs affichent une présence plus soutenue sur le plan du marketing, notamment en publicité, et les dépenses liées aux salaires et avantages sociaux des employés ont presque doublé depuis 2000. Ces éléments, combinés à une tendance à la baisse des primes moyennes souscrites au cours des dernières années, expliquent en grande partie la stabilisation du ratio des frais d'exploitation au niveau de 27 %[47].

Pour conclure, on constate que les variations les plus importantes au chapitre des dépenses proviennent principalement des sinistres et qu'il faut donc chercher là les principales explications de la fluctuation des résultats.

L'ÉVOLUTION DES SINISTRES

L'évolution des sinistres se mesure par ses deux principales composantes : la fréquence des réclamations et le coût moyen d'un sinistre pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile, à savoir « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement ». L'annexe C fournit une description des principales garanties de la police d'assurance automobile, ainsi qu'une définition de la fréquence et du coût moyen.

Le coût total des sinistres est directement lié à la fréquence et au coût moyen des sinistres. L'analyse des statistiques sur l'expérience passée liées à ces deux composantes permet donc, non seulement de suivre l'évolution du coût de l'assurance automobile au Québec, mais également de mieux comprendre et d'apprécier les effets et le comportement de ces deux variables.

L'évolution des coûts des sinistres est directement liée au contrôle exercé sur eux. Dans ce domaine, tant les assurés que les assureurs ont une influence puisque leurs comportements déterminent le niveau des principales composantes des coûts des sinistres. Les politiques gouvernementales en matière de sécurité routière exercent

47 Ces données sont tirées d'une analyse effectuée à partir des états financiers des assureurs déposés auprès de l'Autorité.

aussi une influence importante puisqu'elles peuvent porter sur les conditions de conduite des automobiles et sur le comportement des automobilistes. Enfin, les coûts des sinistres peuvent aussi varier selon divers facteurs sociaux ou économiques, tels le prix des automobiles, le prix de l'essence et le taux de chômage.

Le graphique 5 présente l'évolution de la fréquence des réclamations de 2000 à 2009 pour chacune des garanties du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

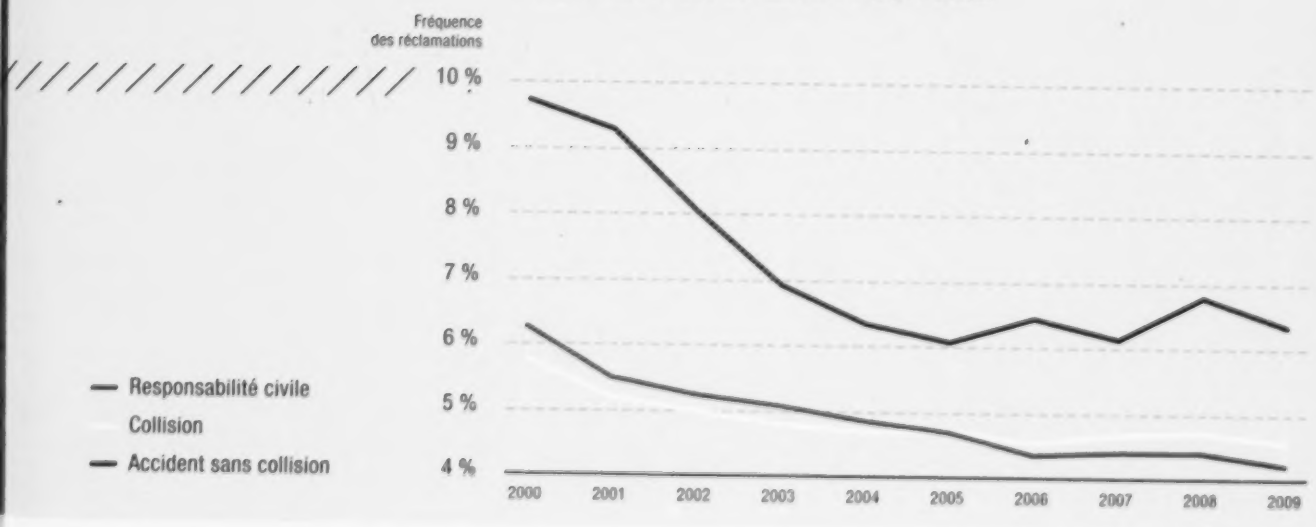
Pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement », la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Les deux premières garanties sont fortement influencées par la condition des routes, qu'elles soient glacées ou enneigées, tandis que la troisième garantie peut être influencée notamment par des tempêtes de vent ou de grêle. La fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » a diminué en 2009 à un niveau jamais atteint. Rappelons que la fréquence des réclamations de cette garantie s'était stabilisée au cours des années 2007 et 2008, après avoir présenté des diminutions pour les années 2001 à 2006. Pour 2009, la diminution est de 4,3 %, ce qui constitue une des plus fortes baisses enregistrées au cours des huit dernières années. Pour la garantie « collision », après avoir vu sa fréquence des réclamations augmenter au cours des deux dernières années, l'année 2009 présente une diminution de 3,2 %. Le niveau enregistré cette année constitue le deuxième plus bas observé au cours des 10 dernières années. En ce qui a trait à la garantie « accident sans collision ni versement », cette dernière avait vu sa fréquence des réclamations augmenter considérablement en 2008 en raison notamment d'une forte tempête de vent et de grêle en juin qui avait affecté une grande partie de la population. Toutefois, pour 2009, la fréquence des réclamations est revenue au niveau des années 2004 à 2007, faisant en sorte d'afficher l'un des plus bas niveaux des 10 dernières années.

Comme il a été mentionné, la fréquence des réclamations est grandement influencée par les conditions météorologiques. Par conséquent, afin d'être en mesure de suivre son évolution et de pouvoir dégager certaines tendances, il est pertinent d'analyser ces données par trimestre, permettant ainsi de désaisonnaliser les résultats présentés dans les trois prochains graphiques.

Les graphiques 6, 7 et 8 présentent l'évolution de la fréquence des réclamations de 2000 à 2009 sur une base trimestrielle et pour chacune des garanties principales du contrat d'assurance automobile pour les voitures de tourisme.

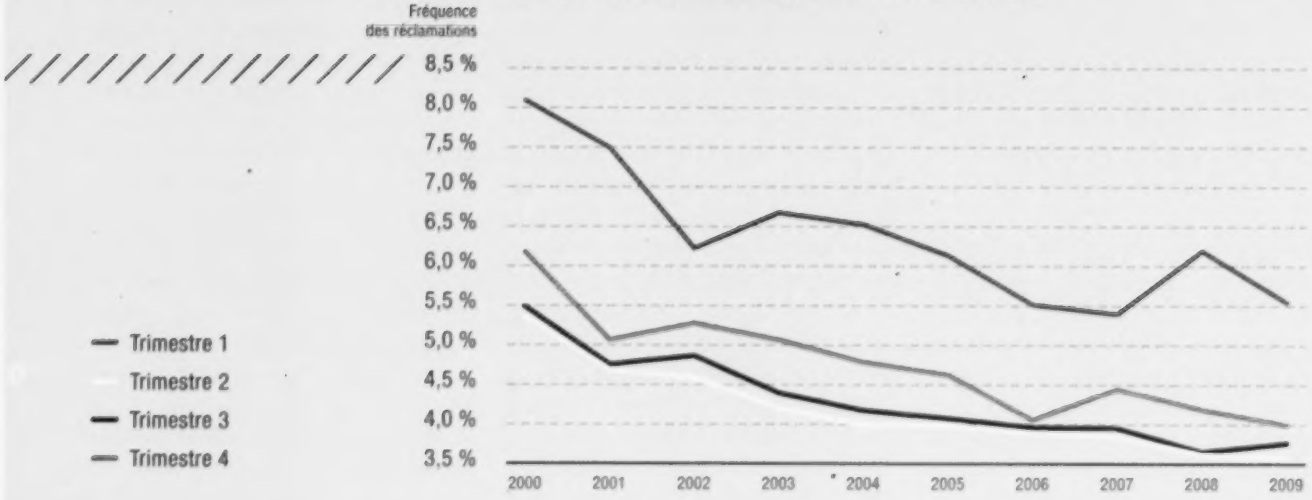
Historiquement, les 1er et 4e trimestres présentent des fréquences de sinistres plus élevées que les deux autres trimestres, étant donné qu'ils

GRAPHIQUE 5
FRÉQUENCE DES RÉCLAMATIONS POUR LES VOITURES DE TOURISME[48]

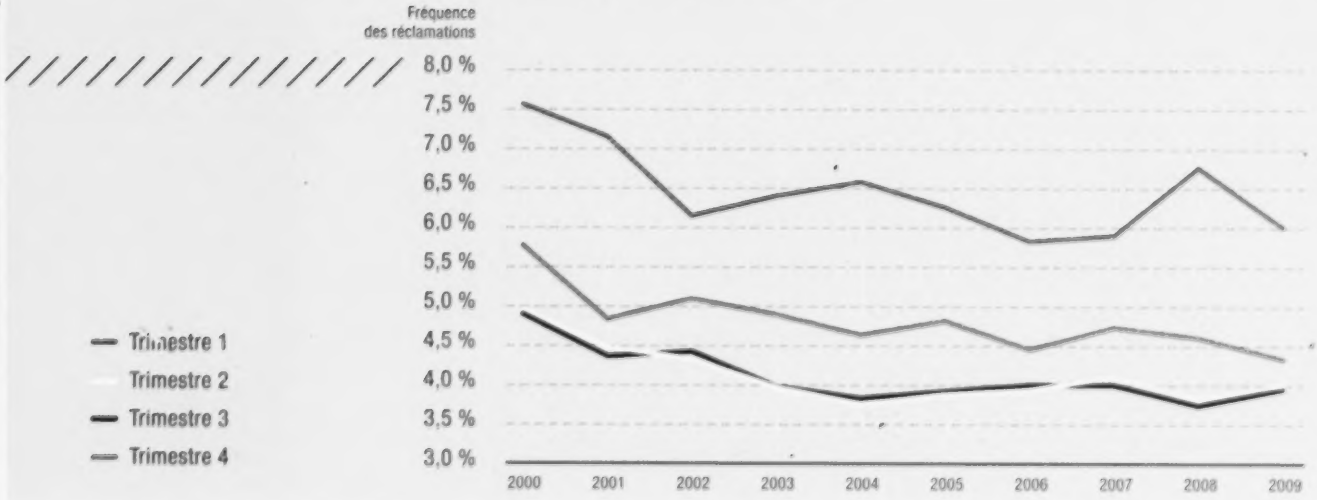


48 Les données utilisées pour les graphiques présentés dans cette partie se trouvent à l'annexe D.

GRAPHIQUE 6
FRÉQUENCE DES RÉCLAMATIONS POUR LA GARANTIE « RESPONSABILITÉ CIVILE » POUR LES VOITURES DE TOURISME SELON LES TRIMESTRES



GRAPHIQUE 7
FRÉQUENCE DES RÉCLAMATIONS POUR LA GARANTIE « COLLISION » POUR LES VOITURES DE TOURISME SELON LES TRIMESTRES

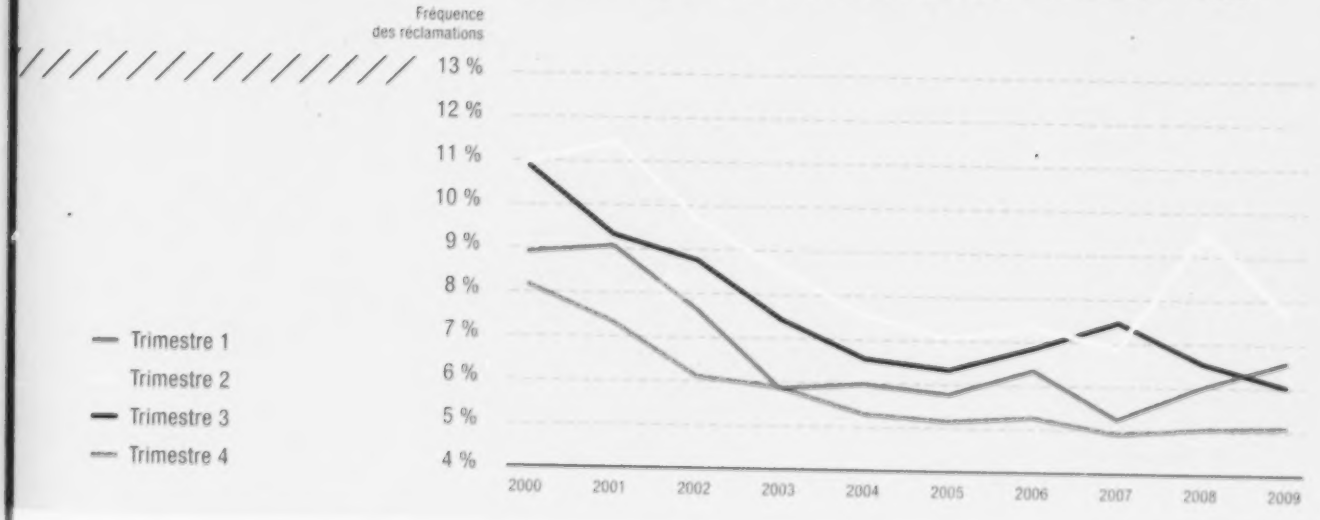


regroupent les mois de l'année au cours desquels on enregistre le plus de précipitations et où les conditions routières sont les plus changeantes. Ainsi, à l'exception de l'année 2008 qui avait été marquée par de fortes précipitations de neige, on observe que pour le 1er trimestre, la fréquence des réclamations de la garantie « responsabilité civile » est en constante diminution. En 2009, elle a diminué de 10,5 % et si on la compare avec l'année 2000, cela représente une diminution de 31,5 %. Les 2e, 3e et 4e trimestres ont affiché les niveaux de fréquence les plus bas des 10 dernières années, contribuant à la baisse globale de fréquence de 4,3 % pour la garantie « responsabilité civile » en 2009, tel qu'il a été présenté au graphique 5[49].

Encore une fois, vu que la garantie « collision » est également influencée par les conditions météorologiques, on observe que ce sont les 1er et 4e trimestres de l'année qui présentent les plus hautes fréquences des 10 dernières années. On remarque que cette année, l'hiver plus clément a fait en sorte que la fréquence des réclamations a diminué de 11,2 % pour le 1er trimestre. De plus, cette baisse peut également s'expliquer en partie par le fait que c'était le premier hiver où l'installation des pneus d'hiver sur tous les véhicules était obligatoire. Par ailleurs, bien que les 2e et 3e trimestres de l'année présentent des hausses de la fréquence de 4,6 % et 5,7 % respectivement, les baisses observées au cours des 1er et 4e trimestres[50] ont fait en sorte que pour l'ensemble de l'année 2009, la garantie « collision » affiche une baisse de sa fréquence des réclamations de 3,2 %, tel qu'il est observé au graphique 5.

Contrairement aux deux autres garanties, la garantie « accident sans collision ni versement » est beaucoup moins influencée par les conditions météorologiques, sauf lors d'événements météorologiques ponctuels et généralement subits et violents comme des tornades ou des tempêtes de vent ou de grêle. L'impact sur cette garantie est principalement en fonction de la localisation de l'événement, selon qu'il soit survenu dans une région populeuse ou non. À titre d'exemple, le 4 août 2009 une importante tornade a eu lieu à Mont-Laurier. Cet événement ne semble pas avoir affecté les résultats du 3e trimestre de cette année, contrairement à ce qui avait été observé l'an dernier avec la tempête de vent et de grêle qui avait touché les régions de Montréal, de la Montérégie, de l'Estrie, de la Mauricie et de Québec, et qui avait fortement détérioré les résultats du 2e trimestre de 2008.

GRAPHIQUE 8
FRÉQUENCE DES RÉCLAMATIONS POUR LA GARANTIE « ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT » POUR LES VOITURES DE TOURISME SELON LES TRIMESTRES



49 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » a diminué de 10,5 %, 1,2 % et 4,6 % pour les 1er, 2e et 4e trimestres respectivement tandis qu'elle a augmenté de 3,2 % pour le 3e trimestre.

50 La fréquence des réclamations pour la garantie « collision » a diminué de 5,8 % au cours du 4e trimestre de l'année 2009.

En ce qui concerne le nombre de réclamations, par opposition aux garanties « responsabilité civile » et « collision », les 2e et 3e trimestres présentent généralement les fréquences les plus élevées pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À ce chapitre, ces deux trimestres se sont tout de même améliorés en 2009 avec des baisses de fréquence de 19,6 % (conséquence directe de la grêle exceptionnelle de 2008) et de 7,9 % respectivement. Par contre, les 1er et 4e trimestres montrent des hausses respectives de 9,4 % et 1,1 % de leur fréquence, résultant en une baisse globale de la fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » de 6,4 % en 2009.

En résumé, la fréquence des réclamations a diminué pour les trois principales couvertures du contrat d'assurance automobile et elle demeure à des niveaux historiques très bas. Toutefois, selon une demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec, plusieurs assureurs avancent que les variations importantes du climat pourraient avoir un impact à la hausse sur la fréquence des réclamations de certaines garanties, notamment pour la garantie « accident sans collision ni versement ». Cette situation ne s'est toutefois pas encore matérialisée dans les résultats. L'effet combiné des variations de la fréquence des réclamations pour ces trois garanties se traduit par une baisse globale de 4,9 % pour les voitures de tourisme. Les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » présentent des fréquences de réclamations respectives de 4,2 %, 4,6 % et 6,3 % en 2009. Il y a donc d'autres facteurs qui influencent cette tendance.

De fait, l'évolution de la fréquence des réclamations dépend aussi de l'utilisation des véhicules et de l'étendue des couvertures achetées par les consommateurs, une moins grande utilisation des véhicules entraîne généralement une réduction de la fréquence. Ce sont quelques-uns des facteurs qui ont pu favoriser une baisse des accidents.

Le maintien du prix élevé de l'essence a aussi incité les consommateurs à réduire leurs déplacements et leur vitesse, ou à privilégier d'autres moyens de transport comme le transport en commun, le covoiturage et le vélo. Ces nouveaux comportements ont probablement été renforcés par une sensibilité accrue aux initiatives de développement durable visant la réduction des gaz à effet de serre. De plus, la crise financière a possiblement incité les gens à modifier leurs habitudes de déplacement, ce qui a peut-être eu comme conséquence une réduction à la fois de l'utilisation des véhicules et de la fréquence des réclamations. Par ailleurs, la dernière refonte du *Code de la sécurité routière*, qui inclut notamment l'interdiction d'utiliser le cellulaire au volant, l'obligation d'avoir des pneus d'hiver, l'imposition des cours de conduite et la limitation de la vitesse des fardiers, a également contribué à l'amélioration de la fréquence des réclamations. Durant l'année 2008, marquée comme étant l'année de la sécurité routière, la SAAQ, en collaboration avec plusieurs partenaires, a effectué plusieurs campagnes de sensibilisation auprès du public. Les répercussions de cette campagne de sensibilisation sont observables sur la diminution de la fréquence des réclamations en 2009.

On constate aussi qu'au cours des dernières années, le nombre de titulaires de permis de conduire, donc de conducteurs actuels et potentiels, a augmenté de façon moins importante que le nombre de véhicules. En effet, on observe dans les tableaux 9 et 11 de la première partie que le nombre de titulaires de permis de conduire a augmenté de 11,8 % entre 2000 et 2009, alors que le nombre de voitures de tourisme a enregistré une hausse de 25 % au cours de la même période. De plus, à l'aide de ces deux tableaux, on peut calculer le ratio du nombre de voitures de tourisme par titulaire de permis de conduire et constater qu'il augmente graduellement depuis l'année 2000. En effet, le ratio est de 0,90 en 2009 alors qu'il était de 0,80 en 2000. Ainsi, chaque véhicule en circulation est potentiellement moins utilisé, ce qui réduit les risques d'accident pour chacun d'eux et, par conséquent, contribue à maintenir à des niveaux très bas la fréquence des réclamations.

À l'égard des couvertures d'assurance achetées par les consommateurs, on note qu'une augmentation de la franchise réduit le nombre de sinistres, puisque ceux dont les réparations coûtent en deçà de ce seuil ne sont pas déclarés aux assureurs. De fait, on constate qu'en 2001, pour la garantie « collision », 63,6 % des voitures de tourisme étaient assurées avec une franchise de 250 $ ou moins alors que 30,2 % avaient une franchise de 500 $ ou plus. En 2009, ces proportions sont maintenant de 37,4 % et 47,6 % respectivement. Par conséquent, cette tendance à choisir des franchises plus élevées contribue également à maintenir très bas le niveau de la fréquence des réclamations observé ces dernières années[51]. Toutefois, depuis quelque temps, plusieurs assureurs offrent des programmes de franchise décroissante ou tout simplement une absence de franchise (franchise à 0 $). Cette nouvelle pratique des assureurs aurait normalement dû influencer à la hausse la fréquence des réclamations, ce qui ne semble pas être le cas puisque la fréquence a diminué en 2009 pour les trois principales garanties du contrat d'assurance automobile. C'est donc dire que la population en général adopte un comportement plus sécuritaire au volant, et ce, depuis quelques années.

51 De plus, des franchises plus élevées permettent aux assurés d'économiser de bonnes sommes d'argent sur la prime d'assurance automobile qui leur sera demandée. À titre d'exemple, un assuré peut économiser de 10 % à 15 % sur sa prime annuelle en optant pour une franchise de 500 $ au lieu de 250 $ pour la garantie « collision ». La prime associée à cette garantie compte pour presque la moitié de la prime totale d'assurance pour une couverture complète.

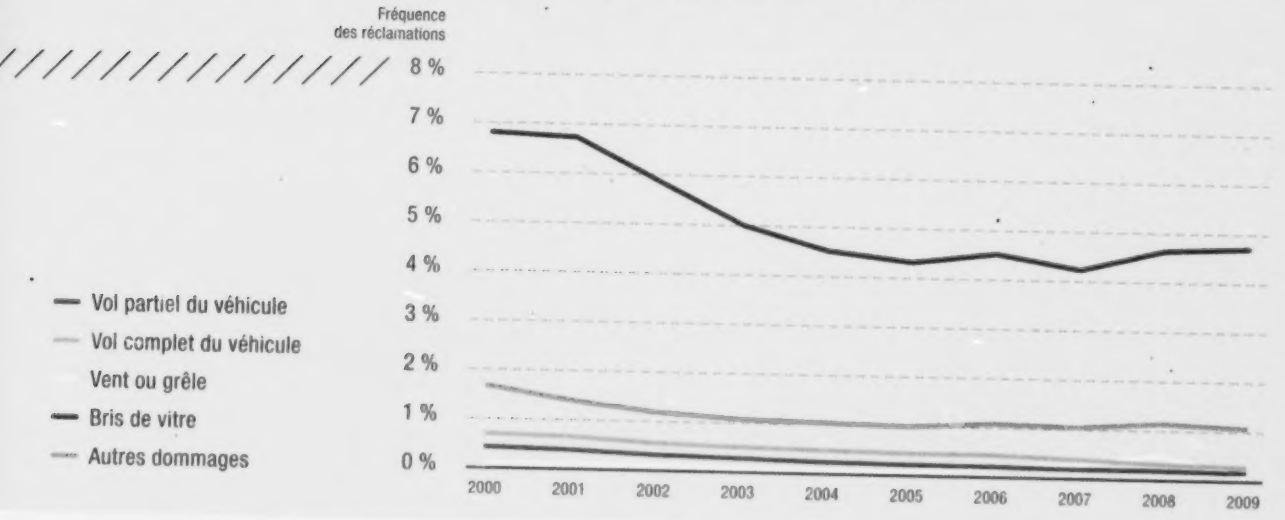
En ce qui concerne la garantie « accident sans collision ni versement », le graphique 5 montre une réduction importante de la fréquence de ce type de sinistre depuis 2000. D'ailleurs, l'année 2009 ne fait pas exception avec une réduction notable de 6,4 %. Comme elle couvre un large éventail de réclamations[52], plusieurs facteurs distincts peuvent contribuer à façonner l'évolution de cette fréquence des réclamations, et ce, indépendamment les uns des autres.

Par exemple, l'évolution du taux de criminalité qui touchera les réclamations pour des dommages causés par le vol ou le vandalisme, et les conditions météorologiques qui auront un impact sur certaines réclamations, dont les dommages causés par le vent ou la grêle. De plus, en temps de récession et d'une hausse du taux de chômage, il est possible que le taux de fraude et de vol augmente.

Par ailleurs, la tendance à opter pour des franchises plus élevées vaut aussi pour la garantie « accident sans collision ni versement », ce qui a pu contribuer en partie à la baisse de la fréquence observée ces dernières années. Plus précisément, en 2001, celles de 50 $ et de 100 $ étaient choisies par les propriétaires de 72,5 % des voitures de tourisme assurées, alors que cette proportion est maintenant de 46,1 %, les franchises de 250 $ et de 500 $ étant de plus en plus populaires.

Le graphique 9 illustre la fréquence de réclamation par type de risque couvert par la garantie « accident sans collision ni versement » pour la période de 2000 à 2009. Il permet de constater que tous les types de réclamation ont enregistré une amélioration importante depuis 2000, sauf les sinistres causés par le vent ou la grêle qui ne semblent pas se résorber. Les tempêtes de vent ou de grêle sont plus fréquentes et violentes et les grêlons peuvent atteindre des diamètres importants, pouvant causer des dommages considérables aux véhicules. À cet effet, la fréquence pour ce genre de dommage avait augmenté constamment depuis l'année 2005 pour atteindre un sommet en 2008, notamment à la suite de la tempête de vent et de grêle du 10 juin 2008 qui avait causé beaucoup de dommages aux véhicules. Toutefois, cette dernière fréquence a diminué de 79,2 % en 2009 pour revenir à son niveau historique[53].

GRAPHIQUE 9
FRÉQUENCE SELON LE GENRE DE SINISTRE POUR LES VOITURES DE TOURISME



52 Cette garantie couvre notamment les réclamations pour « vol partiel ou complet du véhicule », les dommages causés par le vent ou la grêle, les bris de vitre et d'autres dommages comme l'incendie ou le vandalisme.

53 En 2009, la fréquence des réclamations pour « vol partiel du véhicule » diminue de 7,1 % par rapport à 2008, tandis que celle pour « vol complet du véhicule » et « autres dommages » diminue respectivement de 13,1 % et 5,6 %. La fréquence pour les « bris de vitre » est la seule qui a augmenté en 2009 avec une hausse de 1,5 %.

Par contre, le graphique 9 permet aussi de constater des baisses importantes au chapitre des vols et des bris de vitres depuis 2000, la fréquence des vols partiels et des vols complets de véhicule ayant diminué de près de 60 %. Bien que la fréquence des bris de vitre ait également chuté d'une façon importante de 2000 à 2005, les dernières années tendent plutôt à confirmer une fréquence à la hausse à ce chapitre[54].

Ces résultats semblent démontrer que les divers programmes de prévention des vols, conjugués aux efforts des assureurs pour inciter les consommateurs à installer des systèmes antivol (notamment des systèmes de repérage et de marquage), ont eu un effet positif sur l'atteinte des objectifs des assureurs de diminuer la fréquence des vols de véhicule[55]. Dans un contexte de crise financière et de récession, on aurait pu s'attendre à une recrudescence de vols, ce qui ne s'est pas produit.

Une augmentation marquée du nombre de vols de véhicule à l'échelle canadienne à la fin des années 1990 avait incité les fabricants à doter leurs nouveaux modèles de systèmes antivol, ce qui a contribué à la diminution de la fréquence des vols observée au cours de la dernière décennie.

De surcroît, depuis le 1er septembre 2007, Transports Canada a adopté un nouveau règlement en vertu duquel tous les nouveaux modèles de voitures, de fourgonnettes, de camionnettes et de véhicules utilitaires sport ainsi que tous les camions neufs doivent être équipés de systèmes électroniques d'immobilisation antivol. Ces systèmes font en sorte qu'il est difficile de démarrer le moteur d'un véhicule sans un dispositif approprié de désarmement du système d'immobilisation. Une fois armé, le système d'immobilisation empêche le démarrage d'un véhicule en désactivant l'une des unités de commande. Pour mettre le véhicule en marche, le code ou le signal approprié doit être transmis de la clé du véhicule à l'unité de commande. Cette mesure législative combinée à l'amélioration de la sécurité au port de Montréal, peuvent également expliquer une partie de la baisse des vols de véhicule enregistrés au cours des trois dernières années, notamment pour les vols complets qui ont chuté au Québec, de 12,8 % en 2007, de 16,6 % en 2008 et de 13,1 % en 2009[56].

Par ailleurs, en avril 2009, un projet de loi, mort au feuilleton, avait été déposé à Ottawa afin de pénaliser davantage les responsables du vol automobile et de cibler les organisations criminelles impliquées dans ce genre de vol. Ce projet de loi donnait notamment à l'Agence des services frontaliers du Canada le pouvoir d'examiner les conteneurs dans les différents ports et de saisir sur-le-champ les véhicules volés destinés clandestinement à l'exportation. En outre, il rendait également criminelle l'altération d'un numéro d'identification de véhicule et le trafic de pièces d'automobiles volées. Ce projet proposait aussi que le vol d'automobile soit considéré comme une infraction distincte en vertu du *Code criminel*, de sorte que les peines soient plus dissuasives et appropriées à la gravité du crime. Ainsi, l'adoption de cette loi fédérale plus sévère aurait été un moyen additionnel de lutter contre les vols de véhicule, tout comme les systèmes antivol maintenant obligatoires sur toutes les voitures neuves vendues depuis 2007 le sont.

Ces mesures auraient été favorables à tous les assurés puisqu'en réduisant davantage les vols de véhicule, la portion de 11 % de la prime d'assurance automobile consacrée à couvrir les coûts associés aux vols de véhicules aurait normalement diminué. Plus précisément, le montant de la prime d'assurance pour couvrir ce type de vol représente 45 % du montant total de la prime qui est demandée pour la garantie « accident sans collision ni versement ». À titre comparatif, en 2000, ces proportions étaient de 19 % et 60 % respectivement pour la prime totale et la prime de la garantie « accident sans collision ni versement ».

Comme le montre le graphique 10, les coûts moyens par sinistre ont augmenté de façon significative pour les garanties « responsabilité civile » et « collision », tandis qu'il a légèrement augmenté pour la garantie « accident sans collision ni versement » depuis l'année 2000[57]. Étant donné que les réparations des véhicules récents sont généralement plus coûteuses et que la présence de ces véhicules augmente graduellement depuis quelques années, on constate que les coûts moyens par sinistre se maintiennent à des niveaux élevés pour chacune de ces garanties. Toutefois, le coût moyen de la garantie « accident sans collision ni versement » a subi une diminution notable de 15,4 % en 2009 faisant en sorte qu'il présente son niveau le plus bas depuis les huit dernières années.

La progression du coût moyen par sinistre est influencée non seulement par l'effet du rajeunissement du parc automobile, mais également par l'évolution des tarifs horaires exigés par les réparateurs et des coûts de location des véhicules

54 La fréquence des vols partiels est passée de 0,43 % en 2000 à 0,17 % en 2009, tandis que celle des vols complets de véhicule est passée de 0,70 % à 0,28 % au cours de la même période. Également, au cours de cette période, la fréquence des bris de vitre est passée de 6,81 % à 4,71 %.

55 En 2000, plus de 35 000 vols de véhicule (vols partiels et vols complets) ont été enregistrés auprès des assureurs pour le Québec pour des déboursés de 257 M$ comparativement à 17 000 vols et des déboursés de 162 M$ en 2009. Ces données sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

56 Au cours de ces trois mêmes années, les vols partiels de véhicule ont chuté respectivement de 7,7 %, 2,7 % et 7,1 %.

57 Ces coûts se sont accrus respectivement de 56 %, 35 % et 6 % pour les garanties « responsabilité civile », « collision » et « accident sans collision ni versement » depuis l'année 2000.

de remplacement. L'inflation associée à ces éléments contribue aussi à maintenir les coûts moyens des sinistres à des niveaux élevés.

Pour la garantie « collision », la popularité grandissante des franchises de plus de 250 $ contribue également à maintenir ces coûts à des niveaux élevés faisant en sorte que le coût moyen de ces réclamations devienne artificiellement plus élevé par l'élimination d'un certain nombre de petites réclamations.

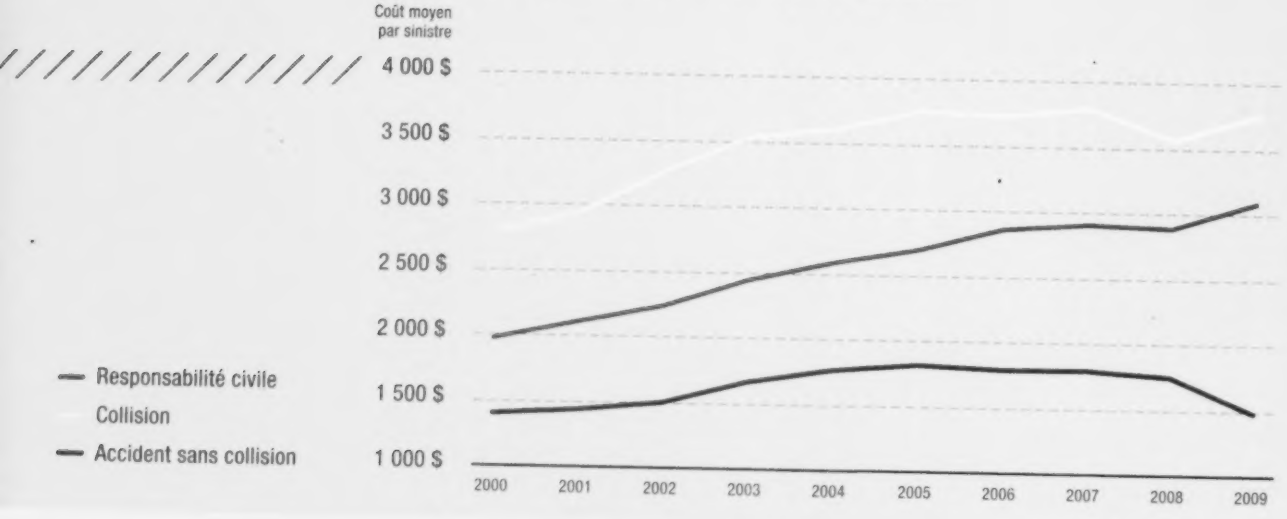
Par ailleurs, après avoir observé en 2008 une baisse des coûts moyens par sinistre pour les trois garanties, on remarque que deux d'entre elles sont en hausse en 2009. Le coût moyen par sinistre des garanties « responsabilité civile » et « collision », après avoir affiché des baisses respectives de 0,7 % et 6,3 % en 2008, présente des hausses de 6,9 % et 5,5 % en 2009. Quant à celui pour la garantie « accident sans collision ni versement », il subit une diminution importante de 15,4 % en 2009. Rappelons que ce dernier avait également présenté une baisse de 2,4 % en 2008.

Le coût moyen des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » est influencé principalement par les vols complets de véhicule, dont les coûts moyens sont nettement supérieurs à ceux des autres types de réclamation, comme l'illustre le graphique 11.

En effet, le nombre de vols complets de véhicule représente un peu plus de 4 % du nombre total de réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement », mais plus de 42 % des montants versés. Le coût moyen des vols complets de véhicule, après avoir diminué de 4,8 % en 2008, augmente en 2009 de 4,1 % faisant en sorte de revenir pratiquement à son niveau le plus élevé enregistré en 2007[58].

Compte tenu de l'importance des montants versés pour les vols complets, on se serait attendu à ce que cette augmentation se traduise par une hausse du coût moyen global des réclamations couvertes par la garantie « accident sans collision ni versement » pour l'année en cours. Toutefois, comme il est indiqué au graphique 10, le coût moyen par sinistre pour cette garantie est en baisse de 15,4 % en 2009. Cette situation peut s'expliquer en partie par le fait que les déboursés totaux pour cette garantie ont diminué beaucoup plus rapidement que le nombre total de sinistres, influençant à la baisse son coût moyen par sinistre[59]. À cet égard, notons qu'en 2009, les assureurs ont déboursé 72,1 M$ de moins qu'en 2008 pour les sinistres liés aux tempêtes de vent ou de grêle. Cette situation illustre

GRAPHIQUE 10
COÛT MOYEN PAR SINISTRE POUR LES VOITURES DE TOURISME



58 Le coût moyen par sinistre des « vols complets » passe de 13 552 $ en 2008 à 14 102 $ en 2009. Notons qu'en 2007 il était de 14 234 $.

59 Le nombre total de sinistres pour la garantie « accident sans collision ni versement » a diminué de 5,3 % en 2009 par rapport à une baisse de 19,8 % pour les déboursés totaux.

parfaitement l'influence d'un seul événement météorologique sur les résultats de l'ensemble des assureurs[60].

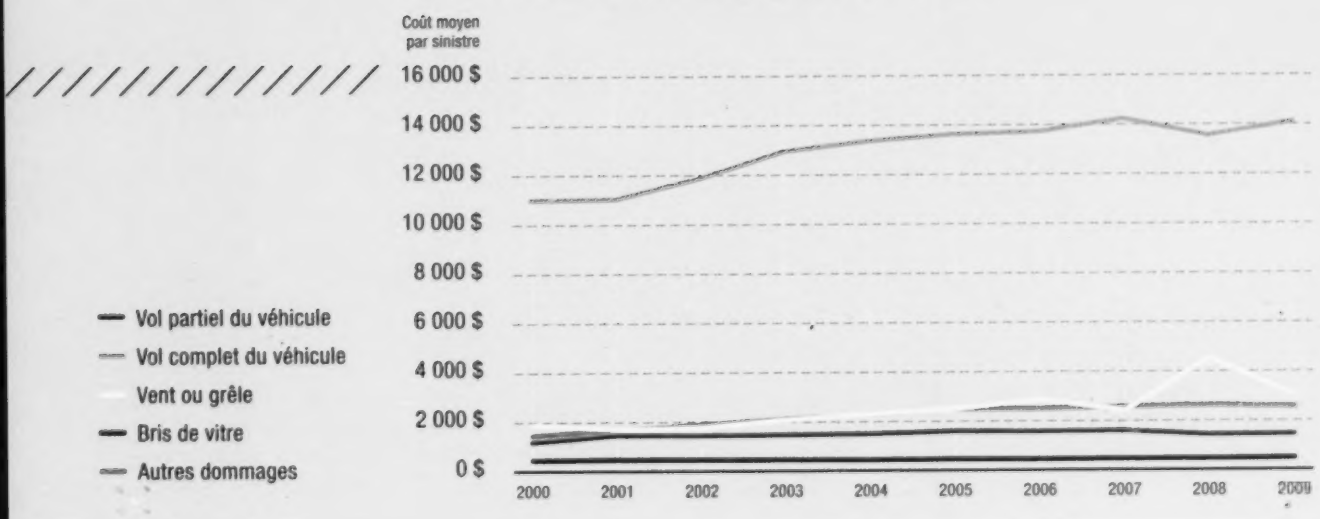
En 2009, on note un retour à la normale avec une diminution de 33,7 % du coût moyen des dommages causés par le vent ou la grêle, tandis que celui pour « autres dommages », qui comprend notamment l'incendie et le vandalisme, diminue de 2,5 %. Le coût moyen par sinistre pour « vol partiel » augmente de 1,5 % et celui des « bris de vitre » de 4,2 %[61]. Le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle demeure tout de même, pour une seconde année consécutive, le deuxième en importance parmi les sinistres qui sont couverts par la garantie « accident sans collision ni versement ». On peut supposer que le phénomène des changements climatiques y est pour quelque chose, en entraînant des tempêtes de vent et de grêle plus violentes et plus fréquentes.

En combinant la fréquence des réclamations et le coût moyen par sinistre, on obtient l'évolution des coûts globaux pour chacune des garanties présentées au graphique 12.

En 2009, le coût global pour la garantie « responsabilité civile » a légèrement augmenté par rapport à 2008, avec une hausse de 2,3 %, puisque la hausse du coût moyen des sinistres est quelque peu supérieure à la baisse de la fréquence. On observe également une situation similaire pour la garantie « collision » puisque son coût global a augmenté de 2,1 % par rapport à 2008, et ce, pour les mêmes raisons.

Quant à la garantie « accident sans collision ni versement », on observe une amélioration importante de son coût global de 20,8 %. Comme l'illustre le graphique 13, cette amélioration résulte principalement du fait que quatre de ses composantes ont vu leur coût global diminuer, soit les réclamations pour le « vol partiel », le « vol complet », les dommages par vent ou grêle et les « autres dommages »[62].

GRAPHIQUE 11
COÛT MOYEN SELON LE GENRE DE SINISTRE POUR LES VOITURES DE TOURISME

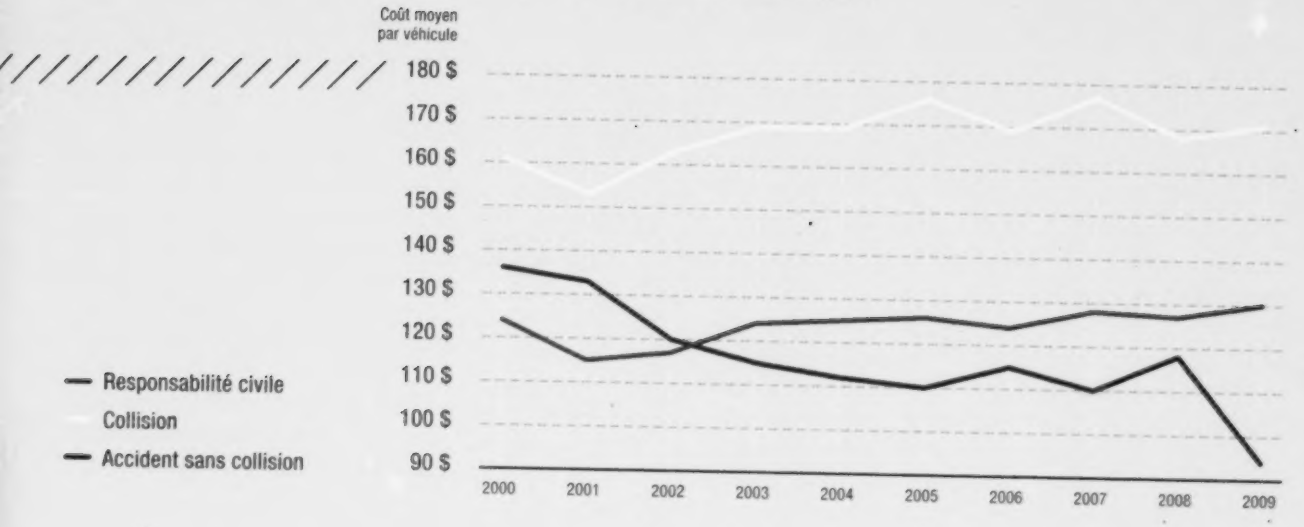


60 Ici, on fait référence à la tempête de vent et de grêle du 10 juin 2008 qui a affecté une grande partie de la population et qui explique une certaine partie de la différence des déboursés entre l'année 2008 et l'année 2009.

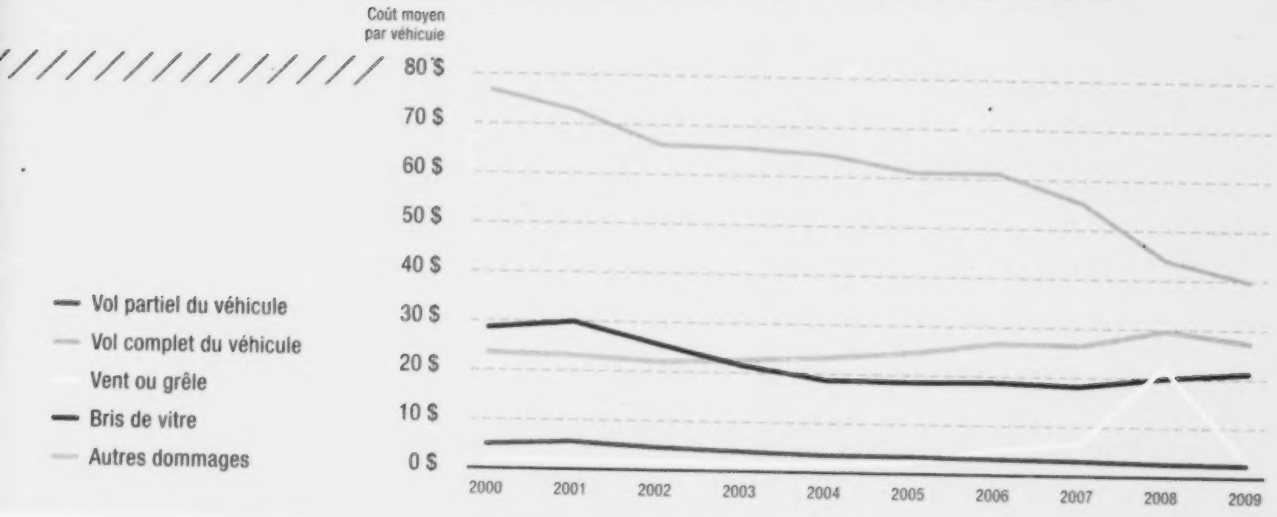
61 Plus précisément, le coût moyen par sinistre pour les dommages causés par le vent ou la grêle passe de 4 533 $ en 2008 à 3 007 $ en 2009. Pour les mêmes années, celui pour les « autres dommages » est passé de 2 607 $ à 2 543 $, tandis que ceux pour le « vol partiel » et les « bris de vitre » sont passés de 1 400 $ à 1 422 $ et de 431 $ à 449 $ respectivement.

62 Plus précisément, le coût moyen par véhicule des réclamations pour le « vol partiel du véhicule » a diminué de 5,7 %, celui pour le « vol complet du véhicule » de 9,6 %, celui pour les dommages causés par le vent ou la grêle de 86,2 % et celui pour les « autres dommages » de 7,9 % au cours de l'année 2009.

GRAPHIQUE 12
COÛT MOYEN PAR VÉHICULE POUR LES VOITURES DE TOURISME



GRAPHIQUE 13
COÛT MOYEN PAR VÉHICULE SELON LE GENRE DE SINISTRE POUR LES VOITURES DE TOURISME



Seul le coût global pour les « bris de vitre » a augmenté de 5,8 % en 2009 compte tenu de la hausse de sa fréquence et de son coût moyen des sinistres. On note aussi que le coût moyen par véhicule des réclamations pour « vol partiel » est en baisse pour une huitième année consécutive, tandis que celui pour « vol complet du véhicule » diminue pour une neuvième année consécutive.

Ainsi, pour une première fois depuis 10 ans, le montant total des sinistres pour les voitures de tourisme a diminué en 2009 par rapport à 2008, passant de 1,587 milliard de dollars à 1,541 milliard de dollars, soit une baisse de 2,9 %. Ce changement est principalement attribuable au fait que la baisse du coût global de la garantie « accident sans collision ni versement » est de loin supérieure à la hausse du coût global des garanties « responsabilité civile » et « collision ». De plus, globalement, la baisse de la fréquence des réclamations est beaucoup plus importante que la hausse du coût moyen des sinistres[63]. Quant au montant total des sinistres pour l'ensemble des véhicules, il affiche une baisse de 6,1 % pour la première fois depuis 10 ans, passant de 1,899 milliard de dollars en 2008 à 1,784 milliard de dollars en 2009.

Pour les voitures de tourisme, étant donné que le montant total des sinistres affiche une baisse de 2,9 % et que les primes acquises présentent une hausse de 0,6 %, les résultats de cette année sont meilleurs que ceux de 2008. En effet, l'indice de perte pour cette catégorie de véhicule est passé de 63,7 % en 2008 à 61,5 % en 2009, comme l'indique le tableau 12. Les assureurs, dans leur ensemble, ont donc été en mesure de dégager un niveau de bénéfice fort respectable pour cette catégorie de véhicule.

Finalement, l'amélioration des résultats est encore plus importante en regroupant l'ensemble des véhicules souscrits par les assureurs. Le montant total des sinistres est en baisse de 6,1 % et les primes acquises sont en hausse de 0,1 %. Par conséquent, le ratio sinistres / primes est passé de 62,1 % en 2008 à 58,4 % en 2009, ce qui fait en sorte que les bénéfices réalisés pour l'ensemble des assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec ont augmenté en 2009, passant de 11,9 % en 2008 à 15,4 % cette année.

LE CARACTÈRE ADÉQUAT DE LA TARIFICATION EN 2009

Malgré l'effet des réductions des tarifs consenties par les assureurs en 2009 pour les voitures de tourisme, les primes acquises ont légèrement augmenté par rapport à l'année dernière en raison notamment de la croissance de la demande. Par contre, toujours en valeur absolue, les dépenses ont diminué au cours de l'année 2009, et ce, pour une première fois au cours des 10 dernières années. Par conséquent, elles ont représenté un pourcentage des primes acquises moins élevé que l'an dernier pour les voitures de tourisme. Pour l'ensemble des véhicules, on note une situation similaire à celle observée pour les voitures de tourisme, même que l'écart entre les résultats de cette année et ceux de l'an dernier s'est encore plus accentué.

Avant de se prononcer sur le caractère adéquat de la tarification en 2009, il importe de considérer l'écart qui existe entre la prime indiquée et la prime moyenne souscrite. La prime indiquée peut être définie comme étant la portion de la prime souscrite qu'un assureur aurait normalement chargée pour payer les réclamations et les frais de règlement qui y sont associés, s'il avait été en mesure de connaître à l'avance le montant exact des déboursés totaux à venir.

Pour qu'une tarification soit adéquate, il faut que l'écart entre la prime souscrite et la prime indiquée permette aux assureurs de couvrir tous les coûts liés à leurs opérations d'assurance et de générer une marge de profit raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

Le graphique 14 présente l'évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules souscrits, à l'exception de la catégorie « autres risques »[64].

On observe que l'écart entre la prime indiquée et la prime souscrite moyenne chargée par les assureurs s'est accentué en 2009, ce qui fait en sorte de dégager une plus grande marge de profit pour leurs opérations d'assurance automobile.

L'analyse de cet écart a permis de constater qu'au cours des 10 dernières années, les assureurs ont été en mesure de dégager des marges de profit pour leurs opérations en assurance automobile qui varient entre 4 % et 16 % des primes souscrites. La marge de l'année 2009 est estimée à 12,1 % des primes souscrites alors qu'elle était de 10,4 % en 2008.

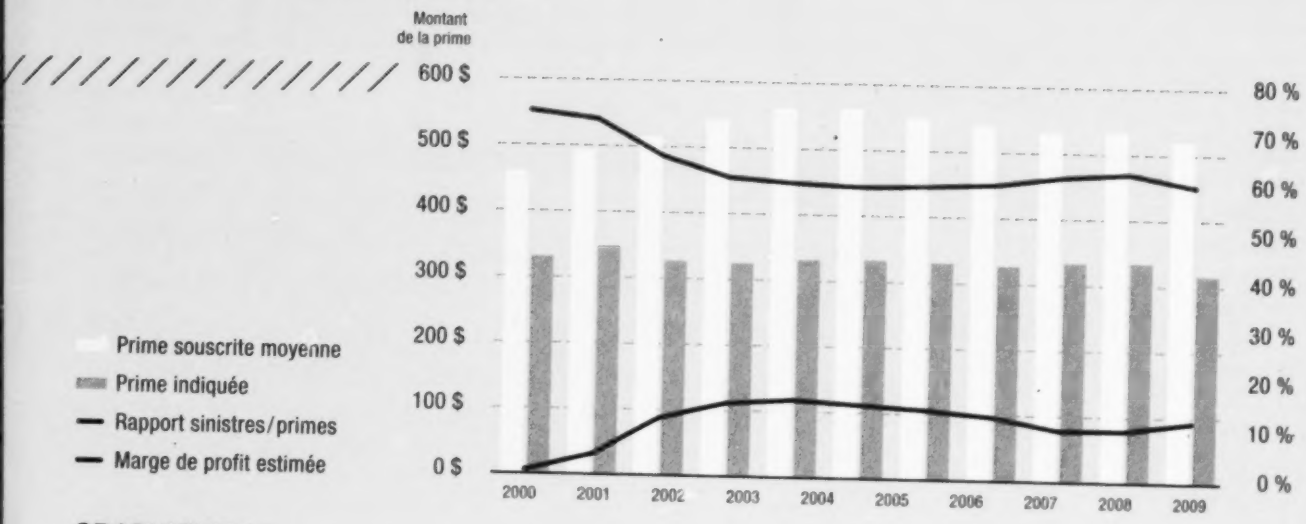
Par conséquent, on considère que les assureurs évaluent bien les risques auxquels ils sont exposés et que l'écart entre la prime moyenne demandée par les assureurs et la prime indiquée est raisonnable compte tenu des risques associés aux activités d'assurance.

L'analyse des résultats au cours des 25 dernières années révèle également que les assureurs évaluent généralement bien les différents facteurs relatifs à la tarification. À cet égard, le graphique 15 présente les bénéfices et les

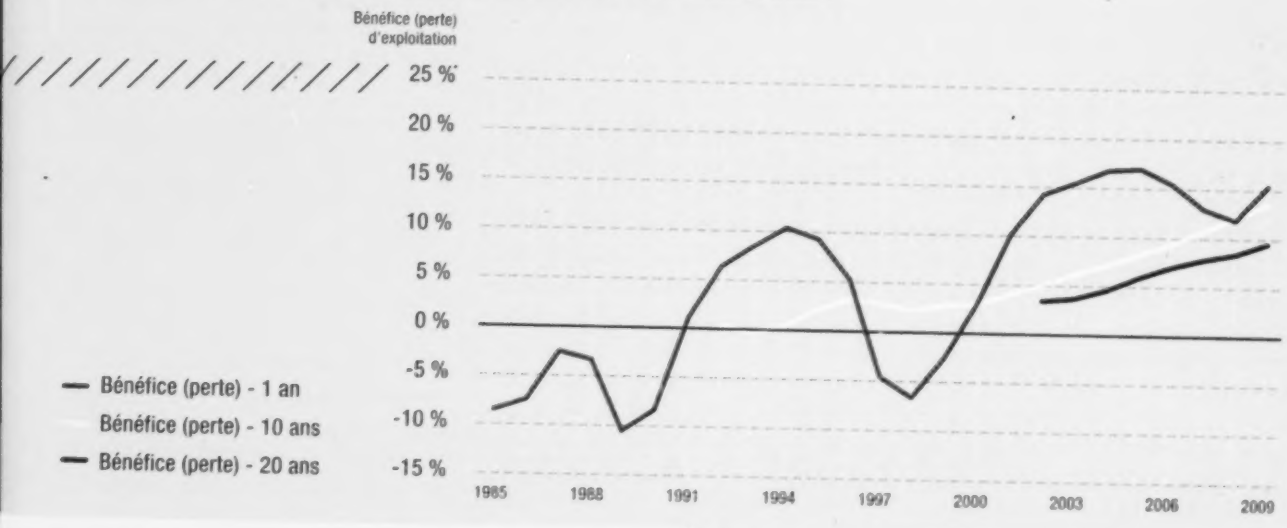
63 Plus précisément, la fréquence des réclamations pour l'ensemble des garanties a globalement diminué de 4,9 %, tandis que la hausse globale du coût moyen par sinistre est de 1,1 % en 2009.

64 Les résultats présentés dans le graphique 14 ne tiennent pas compte de la catégorie de risque « autres risques », étant donné que certaines variables ne sont pas disponibles. Cette catégorie de risque représente 8,4 % du total des primes souscrites et 5,6 % du total des sinistres pour l'année 2009.

GRAPHIQUE 14
ÉVOLUTION DE LA PRIME SOUSCRITE MOYENNE EN COMPARAISON AVEC LA PRIME INDIQUÉE, AINSI QUE LE RAPPORT SINISTRES/PRIMES ET LA MARGE DE PROFIT ESTIMÉE POUR L'ENSEMBLE DES VÉHICULES, À L'EXCEPTION DE LA CATÉGORIE DE RISQUE « AUTRES RISQUES »



GRAPHIQUE 15
BÉNÉFICE (PERTE)[65] D'EXPLOITATION PAR ANNÉE ET PAR PÉRIODE DE 10 ET DE 20 ANS POUR L'ENSEMBLE DES VÉHICULES



65 Bénéfice (perte) d'exploitation exprimé en pourcentage des primes acquises, avant impôts et autres postes extraordinaires.

pertes d'exploitation en assurance automobile au Québec, de 1985 à 2009, indiqués dans les rapports antérieurs sur la tarification en assurance automobile. Ce graphique montre que les résultats peuvent fluctuer de façon significative dans un court laps de temps en raison d'un grand nombre de facteurs dont il a été question dans les sections précédentes de ce rapport, notamment la fréquence des réclamations et le coût moyen des sinistres.

Le graphique 15 permet aussi d'observer l'évolution de la rentabilité moyenne des opérations d'assurance automobile sur des périodes de 10 et 20 ans. On constate notamment une amélioration remarquable de la rentabilité depuis 2000. En effet, pour la période de 10 ans se terminant en 2000, le bénéfice moyen était de 3 % des primes acquises. Cette année, le bénéfice d'exploitation généré par l'ensemble des assureurs pour la période de 10 ans, comprenant les années 2000 à 2009, s'établit à 13,6 % des primes acquises.

Sur une décennie, ces résultats sont excellents et peuvent même dépasser les objectifs de rendement espérés par certains assureurs pour l'ensemble de leurs activités[66]. Lorsqu'il est calculé sur une période de 20 ans, le bénéfice d'exploitation est de l'ordre de 9,5 % des primes acquises. Ce rendement est supérieur à une fourchette généralement considérée comme raisonnable, compte tenu des risques associés aux activités d'assurance automobile.

Combinées à l'ampleur des bénéfices générés depuis neuf ans en assurance automobile au Québec, ces indications devraient entraîner d'autres baisses des primes en 2010. En effet, même si l'écart entre la prime indiquée et la prime moyenne souscrite est jugé raisonnable, il demeure important et s'est même apprécié en 2009, augmentant ainsi la marge de profit estimée des assureurs. De plus, la fréquence des réclamations continue de diminuer et se maintient à des niveaux historiques très faibles. Rien n'indique qu'il y aura un renversement de la situation en 2010. Cela est d'autant plus vrai, puisque, malgré des baisses de primes à répétition depuis quelques années, la profitabilité des opérations d'assurance automobile de l'ensemble du marché se situe actuellement au-dessus des moyennes historiques. La tendance s'est poursuivie en 2009.

En considérant le mouvement à la baisse des tarifs qui se poursuit pour une septième année consécutive et les risques associés à l'assurance automobile, la tarification peut être qualifiée d'adéquate, même si elle génère, sur de longues périodes, des bénéfices d'exploitation pouvant dépasser les objectifs de rendement généralement visés par les assureurs.

Certes, cela ne signifie pas que c'est le cas pour chaque assureur, mais dans la mesure où le marché de l'assurance automobile est relativement stable au Québec, les résultats de l'analyse de la tarification des assureurs ont tendance à fluctuer de la même façon, bien qu'à des niveaux de rentabilité différents. Ainsi, lorsque les résultats sont bons au niveau global par exemple, la majorité des assureurs réalise des bénéfices[67], mais à des degrés divers.

Bien qu'on ne puisse affirmer que le bénéfice d'exploitation de tous les assureurs ait été de 15,4 % en 2009, cette année a été rentable pour la majorité d'entre eux en assurance automobile au Québec.

Enfin, les bénéfices d'exploitation estimés pour 2009 ont augmenté par rapport à 2008 et demeurent supérieurs à la moyenne historique. Le niveau des bénéfices estimés pour l'année 2009 est le cinquième en importance observé au cours des 25 dernières années. L'excellente performance des résultats techniques provenant principalement d'une baisse de la fréquence des réclamations a permis aux assureurs de réduire leurs déboursés totaux et de présenter des bénéfices d'exploitation fort appréciables, malgré un certain ralentissement en ce qui a trait aux revenus provenant de leurs activités de placement. Par conséquent, les rendements de l'industrie de l'assurance automobile au Québec devraient continuer de se maintenir au-dessus de la moyenne historique en 2010.

Une telle conjoncture offre des possibilités intéressantes pour les assureurs qui, selon leurs stratégies commerciales, souhaiteraient accroître leur part de marché dans ce secteur d'activité. De plus, la concurrence devrait s'intensifier à l'égard des tarifs, ce qui est à l'avantage des consommateurs, particulièrement pour ceux qui compareront les soumissions de plusieurs assureurs et courtiers. Ainsi, la bonne santé de l'industrie de l'assurance automobile au Québec est profitable pour les consommateurs, puisqu'elle fait augmenter la concurrence entre les assureurs en matière de souscription et de tarification.

Par conséquent, il est recommandé aux consommateurs de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs et courtiers.

66 Le rendement sur le capital après impôts visé par les assureurs de dommages, comprenant l'ensemble de leurs opérations, se situe généralement entre 10 % et 17 %. À titre indicatif, si ces rendements sont transposés sur une base comparable aux bénéfices d'exploitation présentés ici, c'est-à-dire avant impôts et postes extraordinaires en considérant uniquement les revenus de placement liés aux opérations et en les exprimant en fonction des primes acquises, ils devraient se situer dans une fourchette de 2 % à 6 %. Cette transformation doit être considérée avec prudence puisqu'elle est dépendante de la situation particulière de chaque assureur, notamment quant à son niveau de capitalisation, à la portion des revenus de placement qui sont liés aux opérations, aux montants des autres revenus et dépenses ainsi qu'à l'ampleur de ses bénéfices imposables.

67 Le rendement sur le capital pour l'ensemble des activités d'un assureur au Canada ne varie pas de façon proportionnelle aux bénéfices d'exploitation générés en assurance automobile au Québec.

PARTIE 3

LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Après avoir analysé la rentabilité des assureurs, il est opportun de considérer les pratiques de classification et de tarification qu'ils utilisent. Cette dernière partie traite d'abord de la consultation par le public des manuels de tarification des assureurs et des modifications qui leur ont été apportées. Elle présente ensuite une description de l'évolution des tarifs et des pratiques de classification et de tarification.

LE DÉPÔT ET LA CONSULTATION DES MANUELS DE TARIFICATION

Conformément à l'article 183 de la *Loi sur l'assurance automobile*, l'Autorité permet la consultation, par toute personne qui en fait la demande, des manuels de tarification déposés auprès d'elle en vertu de l'article 180 de cette loi. Par conséquent, les manuels de tarification sont mis à la disposition du public et de l'industrie.

Le manuel de tarification est composé des documents d'un assureur où sont identifiées et définies ses règles de classification des risques ainsi que les primes applicables à chacun de ces risques. En introduisant ces mesures, le législateur s'est doté de moyens pour s'assurer de l'adéquation de la tarification des assureurs privés en matière d'assurance automobile au Québec.

Cette année, 45 journées ont été réservées par 15 organismes différents faisant tous partie de l'industrie de l'assurance automobile, soit 13 sociétés d'assurance, une firme indépendante de consultation et un organisme gouvernemental, afin d'effectuer la consultation des manuels de tarification. Parmi les 13 sociétés, 69 % détenaient une charte du Québec ou une charte du Canada dont le siège est situé au Québec et 31 % une charte du Canada. À titre comparatif, l'année dernière seulement 28 journées de consultation avaient été réservées par 12 organismes différents.

Au cours de ces visites, 217 consultations ont été réalisées en ce qui a trait à 19 manuels d'assureurs différents. En 2008, ces chiffres étaient de 118 consultations pour 23 manuels d'assureurs différents. À cet égard, on note que lorsqu'un organisme réserve une journée de consultation auprès de l'Autorité, celui-ci envoie généralement plus d'un représentant afin de maximiser le nombre de consultations de manuels différents au moment de sa visite. De plus, il est intéressant de souligner que plusieurs organismes en effectuent plus d'une par année. Une société d'assurance, entre autres, est venue consulter les manuels de tarification jusqu'à 11 reprises au cours de la dernière année.

La consultation des manuels de tarification auprès de l'Autorité vise essentiellement à vérifier les nouvelles pratiques de classification et de tarification en vigueur dans le marché, ce qui a pour effet d'accroître la concurrence. De plus, bien que les consommateurs n'aient pas consulté les manuels de tarification au cours des dernières années, ils peuvent tout de même en bénéficier puisque les assureurs peuvent consulter ces manuels, favorisant ainsi une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Le tableau 13 présente un recensement des sections des manuels de tarification qui ont été les plus consultées au cours de la dernière année en ce qui a trait aux voitures de tourisme. Notons que la section des avenants, qui avait été consultée à 97 reprises l'an dernier, n'a été consultée que seulement 30 fois cette année. Quant à la section des territoires et des municipalités, elle a été consultée à 105 reprises cette année en comparaison à 51 fois en 2008. Pour toutes les autres sections présentées dans ce tableau, leur nombre de consultations demeure sensiblement le même qu'en 2008.

Les 19 assureurs dont les manuels de tarification ont été consultés au cours de cette année représentent plus de 84 % du total des primes directes souscrites en assurance automobile. Les consultants sont donc en mesure de dresser un portrait assez fidèle des marchés qu'ils ciblent lors de leurs visites à l'Autorité. Ainsi, les manuels les plus consultés sont généralement ceux des assureurs les plus importants. En effet, les cinq assureurs les plus consultés en 2009 représentent plus de 51 % du marché québécois de l'assurance automobile, tandis que si l'on prend les 10 assureurs les plus consultés, cette proportion passe à plus de 66 %.

De plus, après deux années consécutives où les manuels des assureurs ayant un mode de distribution par courtiers avaient été les plus consultés, ce sont ceux des assureurs directs qui l'ont été cette année avec 52 % des consultations.

Le graphique 16 illustre également que les manuels de tarification des assureurs à charte du Québec ou à charte du Canada dont le siège est situé au Québec sont encore les plus consultés cette année. Ce fait est représentatif du marché québécois puisque les assureurs établis au Québec dominent avec une part de marché qui s'élève à 68 % en 2009.

LES MODIFICATIONS AUX MANUELS DE TARIFICATION

Les modifications apportées par plusieurs assureurs à leur manuel de tarification sont fort variées. Elles portent sur de nombreux aspects de leurs critères de classification et de tarification.

Il est important de noter que les assureurs ne sont pas tenus de modifier annuellement leur manuel de tarification. Un assureur peut utiliser les mêmes règles de classification et la même tarification sur une longue période. Par conséquent, certains éléments d'un manuel de tarification peuvent avoir été établis il y a plusieurs années et être toujours utilisés. Le fait que plusieurs assureurs apportent de nombreux changements à leur manuel de tarification depuis quelques années confirme la présence d'une saine concurrence dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

TABLEAU 13
RECENSEMENT DES SECTIONS DES MANUELS DE TARIFICATION[68] LES PLUS CONSULTÉES AU COURS DE L'ANNÉE 2009 POUR LES VOITURES DE TOURISME

Sections des manuels de tarification	Nombre de consultations	Pourcentage[69]
Territoires / municipalités	105	48 %
Rabais / surcharge	65	30 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	64	30 %
Classes de conducteurs	55	25 %
Dossiers de conduites	53	25 %
Taux de base	49	23 %
Limites et franchises	47	22 %
Table de groupes de véhicules	42	19 %
Avenants	30	14 %

68 Les sections relatives aux motocyclettes, aux cyclomoteurs, aux motoneiges et aux véhicules tout-terrain ont été consultées 58, 17, 13 et 21 fois respectivement au cours de l'année 2009, tandis que les sections qui traitent des véhicules récréatifs et des véhicules utilitaires ont été consultées à 11 et 14 reprises.

69 Le pourcentage est exprimé en fonction du nombre total de consultations effectuées durant l'année 2009, soit 217 consultations.

Ainsi, 33 assureurs[70] ont effectué des modifications à leurs critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme au cours de l'année, ce qui représente 90 % de ce marché. À cet effet, le tableau 14 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour ces véhicules.

Parmi les nouveaux critères présents dans ce tableau, celui lié à la stabilité de résidence fait une apparition marquée en 2009, tandis que celui lié à la cote de solvabilité de l'assuré (*credit scoring*) augmente en popularité. Ainsi, à partir de leurs résultats, les assureurs sont en mesure de démontrer qu'une personne résidant au même endroit depuis une longue période sera moins sujette à être impliquée dans un accident qu'un nouveau résidant.

En ce qui concerne les franchises, plusieurs modifications y ont été apportées et ce sont les mêmes qu'observées ces dernières années, soit que les assureurs exigent maintenant des franchises minimales pour certains types de véhicule, alors que d'autres ont abandonné cette pratique. De plus, certains assureurs qui n'avaient pas suivi la tendance amorcée ces dernières années, offrent maintenant la possibilité d'adhérer à des programmes de franchise décroissante ou à la possibilité d'avoir une franchise à 0 $.

Les assureurs continuent d'innover et d'apporter des modifications aux différents rabais offerts à leur clientèle. Parmi ceux-ci, on note la présence plus soutenue des rabais pour les véhicules hybrides ou pour les véhicules à haut rendement énergétique admissibles au programme de remise écoAUTO de Transports Canada. Les assureurs ont également été très actifs concernant les rabais liés au kilométrage parcouru dans une année. Plus le kilométrage est bas, plus le rabais sera élevé. Ces pratiques s'inscrivent donc dans la tendance observée chez les assureurs ces dernières années, soit celle d'encourager les consommateurs à adopter des pratiques de conduite respectueuses de l'environnement.

Comme on peut le constater dans le tableau 14, les quatre premiers critères de classification et de tarification en importance pour les assureurs en 2009 qui ont été modifiés le plus souvent sont tous des critères pour lesquels les consommateurs exercent un certain contrôle. En conduisant prudemment et en n'étant pas impliqués dans un accident, en choisissant des véhicules prisés par les assureurs, en installant des systèmes efficaces

GRAPHIQUE 16
RÉPARTITION DU NOMBRE DE CONSULTATIONS DES MANUELS DE TARIFICATION SELON LA CHARTE DE L'ASSUREUR DU MANUEL CONSULTÉ

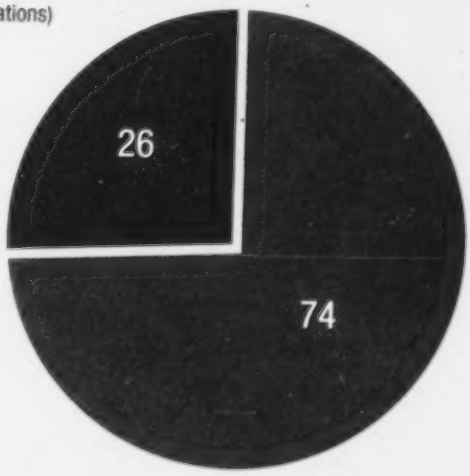
Pour l'année 2009 (217 consultations)

0 %
Assureur à charte d'un État ou d'un pays étranger

0 %
Assureur à charte d'une autre province

26 %
Assureur à charte du Canada dont le siège social ne se trouve pas au Québec

74 %
Assureur à charte du Québec et assureur à charte du Canada dont le siège social se trouve au Québec



70. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

de protection contre le vol et en optant pour des franchises plus élevées, les consommateurs sont en mesure d'influencer à la baisse la prime qui leur sera demandée. Notons que le critère lié aux systèmes de protection contre le vol demeure en tête de liste pour une septième année consécutive. En effet, en raison de l'importance des dommages causés par le vol de véhicule soutenue par l'ensemble des assurés, cette facture représente près de 11 % de la prime d'assurance de chaque automobiliste, les assureurs continuent de promouvoir l'installation de ces systèmes en modifiant les règles d'admissibilité, les exigences minimales de même que le niveau des tarifs offerts selon que le véhicule est équipé ou non d'un système antivol.

Les assureurs modifient également leurs pratiques en fonction de l'évolution technologique de ces systèmes et de l'amélioration de leur performance. En 2008, plusieurs ajustements avaient été effectués par les assureurs afin de tenir compte de la nouvelle réglementation de Transports Canada selon laquelle tous les nouveaux modèles de voitures, de fourgonnettes, de camionnettes et de véhicules utilitaires sport vendus au Canada devaient maintenant être équipés de systèmes électroniques d'immobilisation antivol. Cette tendance s'est poursuivie en 2009. De plus, on observe que les assureurs ont maintenant plus tendance à promouvoir l'installation d'un système de repérage ou de marquage que le rabais lui-même.

Les assureurs justifient l'existence des rabais par l'intensification de la concurrence dans le secteur de l'assurance automobile. En effet, comme le produit offert est standard d'un assureur à l'autre, ces derniers ne peuvent se distinguer les uns des autres que par le prix demandé et le service offert.

Ce sont essentiellement ces raisons qui ont amené les assureurs à raffiner leurs critères de classification et de tarification afin d'identifier les meilleurs risques et leur offrir la meilleure prime possible. Dans la mesure où le prix est souvent l'élément déterminant pour le choix d'un assureur, l'instauration de rabais s'avère un moyen efficace pour conserver ou accroître la part de marché d'un

TABLEAU 14
RECENSEMENT DES CHANGEMENTS LES PLUS FRÉQUENTS APPORTÉS AUX CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION POUR LES VOITURES DE TOURISME EN 2009

Critères de classification et de tarification	Part de marché[71] en 2009 des assureurs ayant modifié ce critère
Expérience de conduite (incluant les accidents responsables et non responsables)	60 %
Marque / année / modèle du véhicule	57 %
Système de protection contre le vol	51 %
Limites et franchises	37 %
Avenant « valeur à neuf »	34 %
Expérience d'infractions / condamnations	32 %
Stabilité de résidence	28 %
Cote de solvabilité (*credit scoring*)	25 %
Profession / occupation / membre d'un groupe	23 %
Âge	20 %
Localisation	19 %
Utilisation du véhicule hors Québec	19 %
Permis de conduire	17 %
Conducteur occasionnel	13 %
Cours de conduite	12 %

71 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

assureur. L'utilisation de rabais comme pratique commerciale est courante en assurance comme dans plusieurs autres domaines.

Ainsi, les assureurs continuent de modifier leurs critères de classification et de tarification afin de fidéliser leur clientèle et de demeurer concurrentiels dans le marché de l'assurance automobile au Québec.

Au cours de l'année 2009, les assureurs ont également été très actifs dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile concernant les modifications apportées aux règles de classification et de tarification comme l'illustre le tableau 15. En effet, 26 assureurs[72] représentant plus de 85 % du marché des motocyclettes et 18 assureurs représentant 81 % du marché des motoneiges ont effectué des changements en 2009. Toutefois, le secteur des véhicules tout-terrain a été moins actif qu'en 2008 puisque, cette année, seulement 14 assureurs représentant 43 % du marché y ont apporté des modifications.

De façon générale, le tableau 15 fait ressortir la même tendance que celles observées pour les voitures de tourisme, soit que les assureurs accordent une grande importance au vol de véhicule et favorisent l'installation de système de protection contre le vol.

Pour les motocyclettes, plusieurs assureurs offrent maintenant l'avenant « valeur à neuf » pour une période allant jusqu'à 48 mois. Cette tendance a également été observée pour les véhicules tout-terrain. La cote de solvabilité

TABLEAU 15
RECENSEMENT DES CHANGEMENTS LES PLUS FRÉQUENTS APPORTÉS AUX CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION POUR LES MOTOCYCLETTES, LES MOTONEIGES ET LES VÉHICULES TOUT-TERRAIN EN 2009

	Critères de classification et de tarification	Part de marché[73] en 2009 des assureurs ayant modifié ce critère
Motocyclettes	Système de protection contre le vol	50 %
	Avenant « valeur à neuf »	31 %
	Expérience de conduite (incluant les accidents responsables et non responsables)	29 %
	Permis de conduire	28 %
	État civil	25 %
	Sexe	25 %
	Marque / année / modèle du véhicule	24 %
Motoneiges	Système de protection contre le vol	35 %
	Limites et franchises	26 %
	Localisation	24 %
	Âge	23 %
Véhicules tout-terrain	Limites et franchises	25 %
	Système de protection contre le vol	22 %
	Marque / année / modèle du véhicule	21 %
	Cote de solvabilité (*credit scoring*)	13 %
	Avenant « valeur à neuf »	10 %

72 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

73 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour les catégories des motocyclettes, des motoneiges et des véhicules tout-terrain selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

(*credit scoring*) est également demandée par une plus grande majorité d'assureurs lorsque vient le temps de souscrire une assurance pour un véhicule tout-terrain. Quant aux limites et franchises applicables, elles ont encore une fois subi une multitude de modifications en 2009, et ce, tant pour les motocyclettes que pour les motoneiges et les véhicules tout-terrain. Toutefois, pour les motocyclettes, ce critère est absent du tableau 15 étant donné que d'autres critères ont fait l'objet de plus de modifications par un plus grand nombre d'assureurs. Ainsi, la tendance observée l'année dernière se poursuit voulant que certains assureurs imposent des franchises minimales sur certains modèles alors que d'autres offrent la possibilité d'adhérer à des programmes de franchise décroissante, comme c'est le cas pour les voitures de tourisme. De plus, certaines limites plus élevées sont maintenant disponibles pour couvrir la responsabilité civile des propriétaires de ces véhicules.

Dans l'ensemble, depuis quelques années, les assureurs ont développé une tarification plus raffinée pour ces trois catégories de risque. Maintenant, cette tarification ne varie plus uniquement en fonction du cylindré du véhicule, mais également en fonction de l'âge et de la valeur du véhicule. Elle varie aussi selon le nombre d'années durant lesquelles l'assuré détient le véhicule, selon le sexe, l'âge du conducteur principal et la localisation du risque.

La catégorie des véhicules utilitaires a également subi quelques changements, et ce, de façon beaucoup plus importante que l'année dernière. Ainsi, il y a 17 assureurs[74] qui ont révisé au moins un critère de classification ou de tarification en 2009, ce qui représente plus de 74 % de ce marché comparativement à 12 assureurs représentant 47 % du marché en 2008.

Le tableau 16 présente un recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2009.

On note que l'offre de l'avenant « valeur à neuf » continue de prendre de l'ampleur pour ce secteur, tendance qui avait fortement débuté l'année dernière. De plus, les assureurs ont apporté beaucoup de modifications aux définitions et à la classification relative à l'utilisation du véhicule à des fins utilitaires.

L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE TARIFICATION ET DES TARIFS

Tous les assurés ne paient pas la même prime d'assurance puisqu'ils ne représentent pas tous le même risque pour un assureur et qu'il faut les traiter le plus équitablement possible. Pour déterminer les primes que doivent payer les assurés, il faut d'abord les regrouper selon des caractéristiques communes qui reflètent le risque qu'ils représentent. Les assureurs utilisent donc différentes règles pour classer les risques en assurance automobile.

La classification des risques en assurance automobile représente donc un élément fondamental du processus de la tarification. Un assuré se verra attribuer un classement qui déterminera sa

TABLEAU 16
RECENSEMENT DES CHANGEMENTS LES PLUS FRÉQUENTS APPORTÉS AUX CRITÈRES DE CLASSIFICATION ET DE TARIFICATION POUR LES VÉHICULES UTILITAIRES EN 2009

Critères de classification et de tarification	Part de marché[75] en 2009 des assureurs ayant modifié ce critère
Marque / année / modèle du véhicule	51 %
Utilisation du véhicule	25 %
Avenant « valeur à neuf »	18 %
Limites et franchises	12 %
Localisation	8 %

74 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

75 Les parts de marché sont exprimées en pourcentage du total des primes directes souscrites en assurance automobile au Québec pour la catégorie des véhicules utilitaires selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

prime d'assurance automobile dépendant de l'appréciation du risque qu'il représente.

Au fil des ans et de l'expérience acquise, on constate que les règles utilisées par les assureurs se sont multipliées de sorte qu'il existe aujourd'hui une multitude de possibilités de classement d'un assuré dans le système de classification des risques des assureurs.

On ne doit pas se surprendre que l'utilisation de ces manuels par des personnes non initiées devienne une tâche ardue et qu'aucun consommateur n'ait consulté les manuels de tarification à l'Autorité depuis quelques années.

Ainsi, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours des dernières années permet d'observer qu'un certain plafond semble avoir été atteint en ce qui a trait au nombre de nouveaux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs. Toutefois, les assureurs qui apportent des modifications à leur manuel de tarification, le font de manière plus raffinée et plus précise, en fonction de la clientèle ciblée, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile. Par conséquent, les assureurs ont maintenant étendu leur philosophie de segmentation des risques à l'ensemble de leurs activités.

De fait, pour calculer le montant d'une prime d'assurance automobile, chaque assureur possède sa propre méthode qui, tout en assurant sa rentabilité, saura attirer les consommateurs. L'assurance automobile, comme toute forme d'assurance, repose sur l'évaluation du risque. Or, plus le risque est élevé aux yeux d'un assureur, plus la prime d'assurance demandée le sera également. Les assureurs sont donc en mesure, à partir de leurs propres données et expérience, d'effectuer des études afin de déterminer des similitudes et des différences parmi les facteurs qu'ils désirent utiliser dans leur processus de tarification.

C'est sur la base de ces études que les assureurs justifient leurs pratiques, dans la mesure où il serait inéquitable que des facteurs influençant le risque ne soient pas reflétés dans la détermination de la prime. Le fait de ne pas refléter des différences qui existent aurait pour conséquence de favoriser l'antisélection, c'est-à-dire la possibilité pour les assurés de profiter d'un mauvais classement, ce qui pourrait nuire à la rentabilité et même à la solvabilité d'un assureur. Dans cette perspective, il est normal qu'un assuré qui génère des coûts pour le système d'assurance en supporte une plus grande part que celui qui ne fait aucune réclamation.

Les assureurs utilisent généralement une vingtaine de critères dont l'utilisation peut différer d'un assureur à l'autre. Par leur méthode, ils veulent déterminer à quel consommateur ils ont affaire, quel véhicule ce dernier utilise et quel usage il en fait. Parmi les critères les plus courants, on note :

- *Le type de véhicule conduit par l'assuré*
  Les assureurs déterminent les primes en fonction de la marque, du modèle et de l'âge du véhicule ainsi que du dossier de sinistralité propre à ce véhicule comme le coût des réparations. Les probabilités de vol ou d'accident liées à un véhicule en particulier sont également pris en considération.

- *Le dossier de conduite de l'assuré*
  Le nombre d'années pendant lesquelles l'assuré détient un permis de conduire et conduit un véhicule, le nombre d'accidents dans lesquels il a été impliqué, les cours de conduite de base ou de perfectionnement qu'il a suivis et les condamnations au *Code de la sécurité routière*, notamment pour vitesse excessive ou pour conduite avec les facultés affaiblies, sont des critères généralement considérés par les assureurs.

- *Les habitudes de conduite et la fréquence à laquelle l'assuré conduit son véhicule*
  Les assureurs désirent connaître le temps qu'un assuré passe au volant dans une même journée et la distance moyenne qu'il parcourt, soit annuellement ou pour aller au travail. De plus, ils veulent savoir si le véhicule est utilisé dans le cadre du travail ou à des fins personnelles.

- *Le lieu de résidence de l'assuré*
  Les primes d'assurance automobile sont généralement plus élevées dans les grands centres urbains en raison des risques accrus d'accident notamment attribuables à une plus grande densité de circulation et aux probabilités de vol plus élevées. Toutefois, certaines composantes de la prime pour les régions plus rurales peuvent également être élevées en raison d'une plus grande présence de chemins non pavés. On pense notamment aux dommages causés aux glaces.

- *L'âge de l'assuré*
  Les primes ont tendance à varier avec l'âge du conducteur et généralement les jeunes conducteurs ont des primes plus élevées.

- *Le montant de la couverture*
  Pour la couverture « responsabilité civile », la prime va varier selon le montant choisi. De plus, les primes seront plus élevées si l'assuré souscrit des couvertures additionnelles telles que les couvertures « collision » ou « accident sans collision ni versement ».

- *La franchise*
  C'est la partie des frais d'un sinistre que l'assuré est tenu de payer. La franchise peut varier selon le genre de couverture choisie et selon le degré de responsabilité attribué à l'assuré en cas d'accident. Les consommateurs peuvent réduire le montant de leurs primes en optant pour des franchises plus élevées.

- *Le sexe, l'état civil et la profession occupée par l'assuré*
  La prime demandée peut varier considérablement du fait que l'assuré soit un homme ou une femme. Généralement, la prime demandée aux femmes est moins élevée. Une situation similaire est observable selon que l'assuré est célibataire ou marié. De plus, plusieurs rabais sont offerts en fonction de la profession de l'assuré.

Les assureurs s'intéressent donc à la différence de probabilité qu'il peut y avoir entre les différentes catégories au sein d'un même critère. Plus l'écart est grand, plus l'effet du critère sur le montant de la prime demandée sera élevé. Ils accordent leur propre pondération à chacun des critères, c'est principalement une question de concurrence dans le marché. Ainsi, un assureur pourrait considérer que l'écart entre un conducteur masculin et un conducteur féminin n'est pas si prononcé, tandis qu'un autre pourrait prétendre le contraire. Cette situation peut occasionner des écarts substantiels dans la prime demandée pour un même profil d'assuré, comme le démontre le tableau 8. Par conséquent, plus un assureur réussira à estimer l'importance d'un critère, mieux il sera en mesure d'évaluer le risque qu'une personne représente, c'est-à-dire la probabilité que celle-ci ait une demande d'indemnisation, et sa compétitivité sur le marché sera plus grande.

Les consommateurs ne doivent donc pas s'étonner qu'un assureur leur demande certains renseignements qui leur semblent non pertinents à une demande de soumission d'assurance automobile. Tous les renseignements recueillis peuvent éventuellement servir à prédire les risques que représente une personne, car les assureurs sont constamment à la recherche de nouveaux facteurs d'évaluation des risques. Ainsi, pour garantir leur rentabilité, les assureurs détiennent une connaissance très poussée de leur clientèle, permettant de mieux la cibler.

De surcroît, chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. Par ailleurs, comme par les années passées, on observe que les efforts des assureurs en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur les prix de l'assurance automobile uniquement. Ils tiennent de plus en plus compte de tous les produits offerts à un consommateur et ciblent une clientèle en fonction de l'ensemble des services qu'elle recherche en plus de sa couverture d'assurance automobile.

Pour les années à venir, les assureurs devront continuer d'apporter des changements et d'ajuster leurs pratiques à la suite de l'entrée en vigueur graduelle du projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*. En effet, ce projet de loi propose notamment de doubler le montant des amendes dans le cas d'un grand excès de vitesse. Il propose également une suspension immédiate du permis de conduire pendant sept jours dans un tel cas.

En outre, la durée de la suspension immédiate du permis de conduire est augmentée pour un conducteur qui a une alcoolémie supérieure à 80 mg d'alcool par 100 ml de sang ou qui refuse de fournir un échantillon d'haleine.

Le projet de loi prévoit également l'installation et l'utilisation de cinémomètres photographiques et d'appareils photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges. Il prévoit que le propriétaire d'un véhicule routier est responsable de l'infraction constatée par une photographie, sauf s'il prouve que le véhicule était, sans son consentement, en la possession d'un tiers. Ce dernier point est très important puisque les assureurs prennent en considération les infractions commises et, dans ce cas, il se peut que des infractions soient attribuées à un propriétaire d'un véhicule sans qu'il l'ait réellement commise.

De plus, ce projet de loi introduit l'obligation pour tout nouveau conducteur de suivre un cours de conduite et impose le permis probatoire au nouveau conducteur âgé de 25 ans et plus. Il prévoit également l'interdiction de l'usage d'un téléphone cellulaire pendant la conduite d'un véhicule routier et l'obligation d'équiper son véhicule de pneus d'hiver.

Les assureurs devront également prendre en considération les impacts qui peuvent être liés aux changements climatiques et aux conséquences du vieillissement de la population, ce qui pourrait entraîner un durcissement des règles de classification et de tarification. La nouvelle réalité des changements climatiques représente un défi et une opportunité pour l'industrie. Les assureurs devront évaluer différentes avenues de développement, tels que des investissements dans la recherche de solutions, de nouveaux produits adaptés et dans la prévention.

À cet effet, dans le cadre d'une demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité auprès de tous les assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec, une question portait sur le degré d'importance que ces derniers accordent aux impacts liés aux changements climatiques sur leurs pratiques en assurance automobile. Sur une échelle de 1 (peu important) à 10 (très important), les assureurs ont répondu dans une proportion moyenne que le degré d'importance était de 3,5. Certains se disent préoccupés par les hausses potentielles de la fréquence et de la sévérité des sinistres et, par conséquent, sur les taux de sinistre principalement pour la couverture offerte par le chapitre B3 qui couvre notamment les dommages causés par le vent ou la grêle. Pour d'autres, ce sont les hausses possibles de la réassurance qui les préoccupent.

En 2009, le projet de loi nº 74 a été adopté par le gouvernement du Québec. Ce projet vise notamment l'encadrement réglementaire des produits de garantie de remplacement actuellement vendus par les concessionnaires d'automobiles. Ainsi, l'Autorité considère maintenant ces produits comme étant des produits d'assurance automobile assujettis à son encadrement. Par conséquent, les garanties de remplacement automobile devront être émises par des assureurs dont le régime d'encadrement, administré par l'Autorité, permet aux consommateurs d'être mieux protégés notamment des risques d'insolvabilité. À cet effet, l'Autorité a développé un nouveau formulaire d'assurance automobile, soit le F.P.Q. Nº 5 – Assurance de remplacement[76] qui entrera en vigueur à compter du 1er août 2010. Ce produit pourra être distribué directement par les assureurs ou les courtiers et pourra également être distribué en vertu du chapitre sur la distribution sans représentant prévu dans la *Loi sur la distribution de produits et services financiers*. Ce nouveau mode de distribution constitue une nouveauté pour la souscription des produits d'assurance automobile et les assureurs qui emprunteront cette voie devront nécessairement modifier certaines de leurs pratiques actuelles.

Le 29 avril 2009, la ministre des Transports interdisait la circulation sur le réseau routier du Québec de tous les véhicules munis d'un volant à droite et immatriculés après cette date. Cette mesure était applicable pour les 180 jours suivants et à l'expiration, la ministre pouvait, par arrêté, rendre la restriction ou l'interdiction permanente. Ainsi, depuis le 26 octobre 2009, un arrêté ministériel interdit de nouveau l'accès au réseau routier pour les véhicules munis d'un volant à droite. Cette interdiction est valide pour une période de 180 jours et permettra à la SAAQ d'analyser la situation. Par conséquent, dépendamment de la décision qui sera rendue, cela pourrait forcer les assureurs à modifier certaines de leurs règles de classification et de tarification, car selon une étude réalisée par la SAAQ, l'utilisation de ces véhicules augmente de 30 % le risque d'être impliqué dans un accident.

Finalement, l'Autorité entend aussi analyser la question relative à l'utilisation, par les assureurs, de la cote de solvabilité (*credit scoring*) de l'assuré dans le but de souscrire une police d'assurance automobile. Cette démarche fait couler beaucoup d'encre ailleurs au Canada. D'ailleurs, au moment de la rédaction de ce rapport, l'Ontario avait publié un avis interdisant l'utilisation de la cote de solvabilité comme outil de souscription et de tarification pour l'assurance automobile. Récemment, le Nouveau-Brunswick a déposé un amendement à sa loi sur les assurances faisant en sorte d'interdire l'utilisation de la cote de solvabilité non seulement à l'assurance automobile, mais aussi à toutes les catégories de l'assurance de dommages. Au Québec, pour le moment, cette pratique n'est pas interdite. Toutefois, plusieurs préoccupations demeurent, dont celle liée à l'obtention du consentement au moment de souscrire un nouveau risque et lors des renouvellements. Selon les renseignements recueillis par l'Autorité, la pratique des assureurs ne semble pas uniforme et, dans certains cas, elle pourrait causer des préjudices aux consommateurs. Par conséquent, selon l'orientation que l'Autorité prendra dans ce dossier, il se pourrait que certaines pratiques des assureurs soient à revoir.

En ce qui a trait aux tarifs, l'analyse des manuels de tarification indique que le marché de l'assurance automobile au Québec affichait des hausses moyennes au début des années 2000. Ce mouvement à la hausse s'est renversé en 2003. Depuis, l'industrie présente des baisses moyennes de tarifs chaque année. Pour l'année 2009, la tendance affichée des baisses de tarifs s'est poursuivie. Cette diminution est légèrement supérieure à celle de 2008, mais de moindre envergure que celle présentée pendant les années 2004 à 2006, comme l'illustre le tableau 17 de la page suivante. Le nombre d'assureurs qui affichent une hausse de tarifs diminue par rapport aux deux dernières années, tandis que le nombre d'assureurs ayant maintenu leurs tarifs au même niveau a considérablement augmenté. Aussi, quatre assureurs de plus que l'année dernière ont pris la décision de diminuer leurs tarifs au cours de la dernière année.

Donc, la variation moyenne des tarifs pour l'année 2009 représente une diminution de 2,2 %, soit 0,2 point de pourcentage de plus que celle observée l'an dernier. Ainsi, les assureurs continuent d'être agressifs sur le marché et on observe qu'au cours des trois dernières années la diminution moyenne des tarifs augmente.

De plus, en analysant les mouvements effectués par les 26 assureurs qui ont maintenu stables leurs tarifs, on remarque que plusieurs d'entre eux ont été très actifs en matière de changements apportés à leurs critères de classification et de tarification. Par contre, l'effet global de tous ces changements sur la variation moyenne de leurs tarifs demeure nul. Ceux-ci, comme bien d'autres, modifient certains critères afin de mieux cibler une clientèle précise et faire face à la concurrence.

Étant donné que le marché québécois de l'assurance automobile affiche une réduction des tarifs pour une septième année consécutive pour les voitures de tourisme, l'impact de ces diminutions se manifeste de plus en plus dans le niveau de la prime moyenne souscrite, et ce, malgré le fait

76. Le formulaire F.P.Q. N° 5 – Assurance de remplacement est disponible sur le site Web de l'Autorité à l'adresse suivante : www.lautorite.qc.ca.

que l'âge moyen du parc automobile est à son plus bas niveau depuis 10 ans et que la valeur des véhicules en circulation augmente. En effet, comme on le constate au tableau 18, la prime moyenne souscrite pour ces véhicules a chuté de 1,4 % en 2009, en baisse graduelle au cours des cinq dernières années. Ces réductions de tarifs et le fait que les résultats techniques se sont améliorés en 2009, tel qu'il est indiqué au graphique 14 de la deuxième partie de ce rapport, laissent présager une diminution de la prime moyenne pour 2010.

De plus, à partir de l'information obtenue dans le cadre de la demande de renseignement additionnelle effectuée par l'Autorité, 23 assureurs[77] représentant plus de 70 % du marché des voitures de tourisme prévoient effectuer une diminution de leurs tarifs au cours de l'année 2010. Le tableau 18 présente également l'évolution de la prime moyenne souscrite dans les autres catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec. Ainsi, on observe que toutes les autres catégories de risque ont également vu leur prime moyenne souscrite diminuer au cours de l'année 2009. La plus grande diminution est survenue dans le secteur des motoneiges avec une baisse de 17,8 % par rapport à 2008.

Malgré ce contexte, le tableau 17 révèle qu'il y a tout de même trois assureurs qui ont augmenté leurs tarifs au cours de 2009, tandis que 26 assureurs les ont maintenus stables, et ce, malgré les bénéfices d'exploitation appréciables observés au cours des neuf dernières années pour l'ensemble du marché québécois. Toutefois, il faut comprendre que l'évolution du niveau des tarifs est influencée par un ensemble de facteurs.

Tout d'abord, les bons résultats d'exploitation des neuf dernières années en assurance automobile au Québec sont en partie attribuables à des diminutions importantes de la fréquence des réclamations causées entre autres par les

TABLEAU 17
NOMBRE D'ASSUREURS ET VARIATION MOYENNE[78] DES TARIFS SELON LES MODIFICATIONS APPORTÉES AUX TARIFS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC POUR LES VOITURES DE TOURISME[79]

	Modification des tarifs						
	Réduction		Stable		Hausse		Effet global
Année	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Nombre	Variation moyenne	Variation moyenne
2001	6	-0,6 %	9	-	16	3,0 %	1,5 %
2002	2	-2,2 %	9	-	18	2,6 %	0,9 %
2003	18	-2,8 %	13	-	7	1,8 %	-1,8 %
2004	21	-3,8 %	15	-	6	2,1 %	-3,2 %
2005	29	-4,3 %	17	-	3	11,7 %	-3,9 %
2006	28	-3,4 %	20	-	3	1,9 %	-2,8 %
2007	21	-2,9 %	10	-	9	2,4 %	-1,8 %
2008	20	-3,5 %	15	-	9	1,3 %	-2,0 %
2009	24	-2,8 %	26	-	3	0,9 %	-2,2 %

77 Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureur présenté.

78 Il s'agit de variations moyennes, c'est-à-dire que l'effet global évalué à une réduction de 2,2 % ne signifie pas que tous les assurés ont vu leurs primes d'assurance automobile diminuer de 2,2 %. De fait, certains ont bénéficié de baisses plus importantes alors que d'autres ont subi des augmentations de leurs primes.

79 Les assureurs considérés dans cette analyse représentent 99 % des primes directes souscrites en 2009 pour les voitures de tourisme selon le *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité. Les sociétés mutuelles d'assurances générales ont été comptées comme un seul assureur dans le nombre d'assureurs présenté.

conditions météorologiques plus clémentes et le prix élevé de l'essence, deux facteurs qui modifient les habitudes des consommateurs. Comme la tarification des assureurs est prospective, elle ne peut prévoir de tels événements pour une année donnée.

Compte tenu de ces situations imprévisibles et inhabituelles, le niveau des tarifs n'est généralement pas ajusté tout de suite et de façon importante. Dans la tarification des assureurs, ces événements sont plutôt pris en compte sur une longue période.

De fait, au moment de la détermination des différentes hypothèses utilisées pour établir les tarifs de 2009, on observait que la fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme avait été exceptionnellement basse pour les années 2002 à 2008. Après sept années consécutives où la fréquence des réclamations a été peu élevée, plusieurs assureurs ont finalement retenu l'hypothèse que la fréquence des réclamations allait demeurer à des niveaux semblables au cours de 2009 et des années suivantes, ce qui peut expliquer en partie la baisse des tarifs observée cette année.

Ensuite, le coût moyen par sinistre montrait une diminution pour la première fois au cours des 10 années précédentes. Selon leur interprétation, certains assureurs auront choisi de tenir compte d'une partie de cette baisse pour fixer leurs tarifs, alors que d'autres auront plutôt opté pour une stabilité des coûts.

La combinaison des hypothèses retenues pour chacune de ces deux tendances et les modifications que l'assureur aura apportées à ses tarifs dans les années précédentes, compte tenu de ses propres résultats d'exploitation en

TABLEAU 18
ÉVOLUTION DE LA PRIME MOYENNE SOUSCRITE DANS LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE RISQUE LIÉES À L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC[80]

Année	Catégories de risque[81]					
	VT	MC	MN	TT	VU	VP
2001	537 $	278 $	112 $	163 $	660 $	1 403 $
2002	563 $	288 $	123 $	171 $	721 $	989 $
2003	581 $	299 $	145 $	179 $	779 $	893 $
2004	589 $	308 $	140 $	187 $	829 $	1 421 $
2005	579 $	301 $	141 $	188 $	809 $	1 258 $
2006	568 $	283 $	141 $	187 $	837 $	1 298 $
2007	566 $	273 $	112 $	185 $	820 $	1 317 $
2008	563 $	265 $	169 $	180 $	763 $	1 278 $
2009	555 $	257 $	139 $	175 $	728 $	1 273 $

VT = Voitures de tourisme
MC = Motocyclettes
MN = Motoneiges
TT = Véhicules tout-terrain
VU = Véhicules utilitaires
VP = Véhicules publics

80 Les données liées aux primes moyennes souscrites dans les différentes catégories de risque de l'assurance automobile sont extraites du *Rapport statistique sur l'assurance automobile, Québec 2009-12-31, Version finale*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

81 Les catégories de risque sont les mêmes que celles utilisées dans le PSA et l'annexe C fournit une définition de ces catégories de risque.

assurance automobile au Québec, peuvent expliquer certaines variations des tarifs au cours de 2009.

Enfin, il faut considérer que l'évolution du niveau des primes dépend non seulement de la variation prévue du coût des réclamations, mais également de nombreux autres facteurs liés à l'environnement dans lequel les assureurs exercent leurs activités. On note entre autres la concurrence, les stratégies commerciales des assureurs et les résultats obtenus dans les autres catégories d'assurance qu'ils souscrivent, dont l'assurance habitation, et dans les autres régions du Canada où ils sont présents. Par conséquent, si une autre catégorie d'assurance n'est pas rentable et que l'assureur doit augmenter ses tarifs, comme en assurance habitation par exemple, il est fort probable qu'il soit moins enclin à les augmenter dans les autres catégories d'assurance plus rentables, et ce, afin de maintenir un certain équilibre dans la prime globale demandée à un assuré dans le but de le conserver.

En Ontario, l'assurance automobile est actuellement affectée par l'inflation des coûts liés aux frais médicaux et cette situation peut également affecter certains assureurs du Québec qui sont présents dans cette province. Aussi, l'incertitude entourant le jugement concernant les blessures mineures a sûrement influencé la prise de décision de quelques assureurs. Ce jugement attendu pour la fin de l'année 2009 en Alberta pouvait avoir un impact important sur la rentabilité des assureurs et, par conséquent, sur la tarification des assureurs opérant dans cette province.

Aussi, certains assureurs peuvent avoir préféré investir une partie des bénéfices générés ces dernières années dans des produits qui ont pour objectif de venir en aide à leur clientèle. En effet, tel qu'il a été discuté dans la première partie, plutôt que de réduire de façon plus importante leurs tarifs en assurance automobile, certains assureurs optent, par exemple, pour l'amélioration et le développement de leurs programmes d'assistance, tels que l'assistance routière, ou pour l'amélioration de leur service à la clientèle. L'offre de prix plus avantageux pour d'autres produits d'assurance afin de fidéliser leur clientèle est également un moyen utilisé par les assureurs. Ces derniers tentent ainsi d'offrir des produits et des services à valeur ajoutée.

En réponse aux préférences des consommateurs, et par mesure de prudence face aux fluctuations inhérentes au secteur de l'assurance, les assureurs tendent à préconiser une stabilité des tarifs plutôt que des variations importantes d'une année à l'autre. D'ailleurs, ils choisissent souvent d'échelonner sur plusieurs années les ajustements de tarifs indiqués.

Par ailleurs, on a observé une conjoncture incertaine dans les marchés financiers et dans le marché de la réassurance au cours des dernières années, ce qui a pu influencer les décisions des assureurs. Toutefois, cette situation semble se résorber. En outre, la détérioration importante des résultats des assureurs de dommages dans les autres régions du Canada au cours des dernières années, notamment en assurance habitation, explique en partie le fait que les tarifs n'ont pas diminué de manière plus importante.

Dans un tel contexte et en tenant compte de l'ampleur des bénéfices d'exploitation estimés pour l'année 2009, on anticipe que la concurrence devrait s'intensifier sur le plan des tarifs en assurance automobile au Québec au cours des prochaines années et que les primes devraient être encore à la baisse en 2010. Les consommateurs auront donc avantage à comparer les prix proposés par les différents assureurs et courtiers pour en profiter pleinement.

CONCLUSION

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 2009 montre qu'ils ont globalement affiché des bénéfices d'exploitation supérieurs à ceux de 2008. La progression des primes acquises a quelque peu ralenti cette année, compte tenu de l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs ces dernières années. Toutefois, pour une première fois au cours des 10 dernières années, le montant total des sinistres déboursés par les assureurs a diminué permettant ainsi aux assureurs de présenter de solides résultats techniques et, par conséquent, des bénéfices d'exploitation fort respectables. Ces résultats sont d'autant plus remarquables vu la diminution des revenus provenant des activités de placement en raison de la conjoncture économique actuelle. Ainsi, les résultats présentés indiquent la poursuite d'une tendance favorable observée depuis les neuf dernières années, qui dépasse les rendements historiques généralement espérés par les assureurs.

Selon cette analyse, l'industrie québécoise de l'assurance automobile continue d'être en très bonne santé et cette situation ne peut qu'être favorable pour les consommateurs, car la concurrence s'intensifie. À cet égard, et pour une septième année consécutive, les tarifs des assureurs sont en baisse indiquant que le marché est efficace, et ce sont les consommateurs qui en bénéficient.

L'offre d'assurance automobile au Québec est demeurée élevée en 2009 (96 assureurs en proposaient) et a peu varié au cours des dernières années. Elle est donc abondante et la capacité de souscription des assureurs exerçant une activité au Québec est plus que suffisante pour absorber la demande d'assurance automobile. De plus, malgré le fait que le marché reste dominé par un nombre limité d'assureurs ou de groupes d'assureurs, on peut affirmer que ce marché demeure toujours très compétitif. En outre, cette offre est diversifiée et les consommateurs québécois peuvent y trouver les produits qui seront en mesure de répondre à leurs besoins en matière d'assurance automobile.

Encore cette année, la demande d'assurance a progressé, notamment en raison de l'âge du parc automobile conjugué à la croissance du nombre de véhicules assurés et du nombre de titulaires de permis de conduire. Cette augmentation de la demande en assurance automobile au Québec vient atténuer quelque peu l'effet des réductions de tarifs consenties par les assureurs et permet aux revenus de primes de progresser légèrement. De plus, contrairement à ce qui était anticipé dans le rapport de l'an dernier, la crise financière ne semble pas avoir affecté la demande en assurance automobile. Le fait que l'assurance automobile soit obligatoire au Québec permet aussi une certaine constance dans la demande d'assurance. De plus, il semblerait, selon plusieurs études économiques, que le secteur de la vente d'automobiles neuves soit sur le chemin de la reprise en 2010, une reprise favorisée notamment par le retour à un meilleur accès au crédit. Donc, les perspectives de voir évoluer à la hausse la demande d'assurance automobile sont toujours présentes procurant ainsi des revenus de primes additionnels pour les assureurs.

Par ailleurs, l'analyse des modifications apportées aux manuels de tarification au cours de 2009 montre que chaque assureur continue d'ajuster ses pratiques afin de maintenir sa compétitivité. On observe également un raffinement en ce qui a trait aux critères de classification et de tarification utilisés par les assureurs et les efforts en matière de développement semblent porter sur l'amélioration du service à la clientèle et des produits accessoires plutôt que sur le prix de l'assurance automobile uniquement. Aussi, pour les années à venir, les assureurs devront continuer d'ajuster leurs pratiques en fonction des nouveautés au *Code de la sécurité routière* et au *Règlement sur les points d'inaptitude*, des conséquences liées aux changements climatiques et au vieillissement de la population et aussi en fonction des décisions de l'Autorité en matière de réglementation. À titre d'exemple, mentionnons la création d'un nouveau formulaire d'assurance automobile, soit le F.P.Q. N° 5, pour remplacer les garanties de remplacement actuelles ou les décisions à venir dans le cadre de l'étude en cours sur l'utilisation de la cote de solvabilité par les assureurs.

Enfin, les bénéfices d'exploitation importants générés au cours des neuf dernières années devraient intensifier la concurrence à l'égard des tarifs au cours des prochaines années, et ce, pour l'ensemble des catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec.

Les consommateurs ont donc tout intérêt à demander plusieurs soumissions d'assurance afin de comparer les prix proposés et les services offerts par différents assureurs et courtiers.

ANNEXES

ANNEXE A
LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS À SOUSCRIRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC AU 31 DÉCEMBRE 2009

Assureur[82]	Siège		
Charte du Québec			
ABITIBIENNE	Amos	Québec	Canada
ALPHA	Drummondville	Québec	Canada
APPALACHES – ST-FRANÇOIS	Saint-Pierre-Baptiste	Québec	Canada
AXA	Montréal	Québec	Canada
AXA AGRICOLES[83]	Montréal	Québec	Canada
BAGOT	Saint-Liboire	Québec	Canada
BEAUCE–ETCHEMINS	Beauceville Est	Québec	Canada
BELAIR INC.	Anjou	Québec	Canada
BELLECHASSE–LÉVIS	Saint-Gervais	Québec	Canada
BOIS-FRANCS	Warwick	Québec	Canada
CAPITALE – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
COATICOOK-SHERBROOKE	Coaticook	Québec	Canada
DESJARDINS – GÉN.	Lévis	Québec	Canada
DEUX-MONTAGNES	Saint-Eustache	Québec	Canada
DRUMMOND	Drummondville	Québec	Canada
FABRIQUES DE MONTRÉAL[83]	Montréal	Québec	Canada
FABRIQUES DE QUÉBEC[83]	Québec	Québec	Canada
GASPÉSIE – LES ILES	Causapscal	Québec	Canada
GROUPE ESTRIE-RICHELIEU	Granby	Québec	Canada
GROUPE LEDOR	Québec	Québec	Canada
HAUT ST-LAURENT	Châteauguay	Québec	Canada
INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	Québec	Québec	Canada

82. Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.

83. Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2009, même s'il détenait un permis pour le faire.

	Assureur[82]	Siège		
	INNOVASSUR	Montréal	Québec	Canada
	LAC AU FJORD	Lac-Saint-Jean Est	Québec	Canada
	LAC ST-PIERRE-LES FORGES	Baie-du-Febvre	Québec	Canada
	LANAUDIÈRE	Saint-Alexis-de-Montcalm	Québec	Canada
	LITTORAL	St-Pascal	Québec	Canada
	LOTBINIÈRE	Laurier-Station	Québec	Canada
	MONTMAGNY-L'ISLET	Montmagny	Québec	Canada
	MONTS ET RIVES	Lac-Mégantic	Québec	Canada
	MUTUELLE – MUNICIPALITÉS	Montréal	Québec	Canada
	OPTIMUM – GÉNÉRAL	Montréal	Québec	Canada
	OPTIMUM AGRICOLE	Trois-Rivières	Québec	Canada
	OUTAOUAIS	Saint-André-Avellin	Québec	Canada
	PERSONNELLE – GÉNÉRALES	Lévis	Québec	Canada
	PORTNEUF-CHAMPLAIN	Saint-Basile	Québec	Canada
	PRAIRIES	La Prairie	Québec	Canada
	PROMUTUEL RÉASSURANCE	Québec	Québec	Canada
	RIVERAINS	Rimouski	Québec	Canada
	RIVIÈRE-DU-LOUP	Rivière-du-Loup	Québec	Canada
	ROUYN-NORANDA – TÉMISCAM.	Ville-Marie	Québec	Canada
	SSQ – GÉNÉRALES	Québec	Québec	Canada
	UNION CANADIENNE	Québec	Québec	Canada
	UNIQUE – GÉN.	Québec	Québec	Canada
	VALLÉE	Shawville	Québec	Canada
	VALMONT	Waterloo	Québec	Canada
	VAUDREUIL-SOULANGES	Les Côteaux	Québec	Canada
Total : 48	VERCHÈRES	Saint-Marc-sur-Richelieu	Québec	Canada
Charte d'une autre province	GCAN – GÉN.	Toronto	Ontario	Canada
Total : 2	KINGSWAY	Mississauga	Ontario	Canada
Charte du Canada	ACE INA	Toronto	Ontario	Canada
	ALLSTATE DU CANADA	Markham	Ontario	Canada
	ANCIENNE RÉPUBLIQUE – CAN	Hamilton	Ontario	Canada
	AVIVA	Scarborough	Ontario	Canada
	AXA (CANADA)[83]	North York	Ontario	Canada

Assureur[82]	Siège		
AXA PACIFIQUE[83]	Vancouver	Colombie-Britannique	Canada
CHUBB DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
COMMERCIALE AIG	Toronto	Ontario	Canada
CO-OPERATORS – GÉNÉRALE	Guelph	Ontario	Canada
COSECO	Mississauga	Ontario	Canada
CUMIS – GÉN.[83]	Burlington	Ontario	Canada
DOMINION DU CANADA	Toronto	Ontario	Canada
ÉCHELON	Mississauga	Ontario	Canada
ECONOMICAL	Waterloo	Ontario	Canada
ELITE	Scarborough	Ontario	Canada
ÉQUITABLE –GÉN.[83]	Québec	Québec	Canada
FEDERATED DU CANADA – GÉN	Winnipeg	Manitoba	Canada
FÉDÉRATION	Montréal	Québec	Canada
GARANTIE	Toronto	Ontario	Canada
HABITATION ET AUTO TD	Toronto	Ontario	Canada
ING NOVEX	Toronto	Ontario	Canada
INTACT	Toronto	Ontario	Canada
JEVCO	Montréal	Québec	Canada
LOMBARD (CIE CANADIENNE)	Toronto	Ontario	Canada
LOMBARD (CIE D'ASS.)	Toronto	Ontario	Canada
MARKEL	Toronto	Ontario	Canada
MISSISQUOI	Montréal	Québec	Canada
NORDIQUE[83]	Toronto	Ontario	Canada
OMEGA[83]	Totonto	Ontario	Canada
PAFCO	Markham	Ontario	Canada
PEMBRIDGE	Markham	Ontario	Canada
PRIMMUM	Toronto	Ontario	Canada
QUÉBEC (CIE D'ASS.)[83]	Montréal	Québec	Canada
RBC – GÉNÉRALE	Mississauga	Ontario	Canada
ROYAL & SUN ALLIANCE	Toronto	Ontario	Canada
SCOTTISH & YORK	Scarborough	Ontario	Canada
SÉCURITÉ NATIONALE	Montréal	Québec	Canada
SOUVERAINE – GÉN.	Calgary	Alberta	Canada
TEMPLE[83]	Toronto	Ontario	Canada

	Assureur[82]	Siège		
	TRADERS GÉNÉRALE	Scarborough	Ontario	Canada
	TRAFALGAR DU CANADA[83]	Toronto	Ontario	Canada
	TRAVELERS GARANTIE[83]	Toronto	Ontario	Canada
	WATERLOO[83]	Waterloo	Ontario	Canada
Total : 44	WAWANESA	Winnipeg	Manitoba	Canada
Charte d'un État ou pays étranger	ALLIANZ RISQUES MONDIAUX	Burbank	Californie	É.-U.
	AMERICAN ROAD	Dearborn	Michigan	É.-U.
	ARCH[83]	New York	New York	É.-U.
	AXIS[83]	Alpharetta	Georgie	É.-U.
	CENTENNIAL[83]	New York	New York	É.-U.
	CONTINENTAL CASUALTY	Chicago	Illinois	É.-U.
	DAIMLERCHRYSLER	Farmington Hills	Michigan	É.-U.
	ELECTRIC	Beverly	Massachusetts	É.-U.
	EMPLOYEURS DE WAUSAU[83]	Wausau	Wisconsin	É.-U.
	FÉDÉRALE	Warren	New Jersey	É.-U.
	HARTFORD INCENDIE	Hartford	Connecticut	É.-U.
	LIBERTÉ MUTUELLE	Boston	Massachusetts	É.-U.
	LLOYD'S	London		Angleterre
	LUMBERMENS MUTUAL[83]	Long Grove	Illinois	É.-U.
	MITSUI SUMITOMO	Tokyo		Japon
	MOTORS	Southfield	Michigan	É.-U.
	NIPPONKOA[83]	Tokyo		Japon
	PROTECTRICE	Indianapolis	Indiana	É.-U.
	SAINT PAUL	St. Paul	Minnesota	É.-U.
	SENTRY	Wisconsin	Wisconsin	É.-U.
	SOMPO[83]	Tokyo 160-8338		Japon
	TIG[83]	Manchester	New-Hampshire	É.-U.
	TOKIO	Tokyo		Japon
	XL – ASSURANCE[83]	London		Angleterre
	XL AMÉRIQUE[83]	New York	New York	É.-U.
Total : 26	ZURICH	Zurich		Suisse
GRAND TOTAL : 120				

ANNEXE B
LISTE DES ASSUREURS[84] FAISANT PARTIE DES 15 PLUS IMPORTANTS ASSUREURS OU GROUPES D'ASSUREURS POUR L'ANNÉE 2009 EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

INTACT CORPORATION FINANCIÈRE	BELAIR INC.	NORDIQUE[85]
	INTACT	TRAFALGAR DU CANADA[85]
	ING NOVEX	
DESJARDINS GROUPE D'ASSURANCES GÉNÉRALES	DESJARDINS – GÉN.	PERSONNELLE – GÉNÉRALES
AXA CANADA	AXA	AXA PACIFIQUE[85]
	AXA AGRICOLES[85]	INNOVASSUR
	AXA (CANADA)[85]	
LA CAPITALE GROUPE FINANCIER	CAPITALE – GÉNÉRALES	UNIQUE – GÉN.
AVIVA CANADA	AVIVA	SCOTTISH & YORK
	ELITE	TRADERS GÉNÉRALE
GROUPE PROMUTUEL	ABITIBIENNE	LOTBINIÈRE
	APPALACHES – ST-FRANÇOIS	MONTMAGNY-L'ISLET
	BAGOT	MONTS ET RIVES
	BEAUCE–ETCHEMINS	OUTAOUAIS
	BELLECHASSE–LÉVIS	PORTNEUF-CHAMPLAIN
	BOIS-FRANCS	PRAIRIES
	COATICOOK-SHERBROOKE	PROMUTUEL RÉASSURANCE
	DEUX-MONTAGNES	RIVERAINS
	DRUMMOND	RIVIÈRE-DU-LOUP
	GASPÉSIE – LES ILES	ROUYN-NORANDA – TÉMISCAM.
	HAUT ST-LAURENT	VALLÉE
	LAC AU FJORD	VALMONT
	LAC ST-PIERRE-LES FORGES	VAUDREUIL-SOULANGES
	LANAUDIÈRE	VERCHÈRES
	LITTORAL	

84 Les noms des assureurs sont inscrits sous une forme abrégée. Les raisons sociales complètes se trouvent sur le site Web de l'Autorité des marchés financiers.

85 Cet assureur n'a pas souscrit directement de l'assurance automobile au Québec en 2009, même s'il détenait un permis pour le faire.

GROUPE CO-OPERATORS	CO-OPERATORS – GÉNÉRALE COSECO ÉQUITABLE – GÉN.[85]	SOUVERAINE – GÉN. UNION CANADIENNE
MELOCHE MONNEX	HABITATION ET AUTO TD PRIMMUM	SÉCURITÉ NATIONALE
SSQ – GÉNÉRALES	SSQ – GÉNÉRALES	
KINGSWAY	JEVCO	KINGSWAY
INDUSTRIELLE ALLIANCE	INDUSTRIELLE AUTO HABITAT	
ALLSTATE	ALLSTATE DU CANADA PAFCO	PEMBRIDGE
WAWANESA	WAWANESA	
GROUPE ECONOMICAL	ECONOMICAL FÉDÉRATION	MISSISQUOI WATERLOO[85]
LOMBARD CANADA	LOMBARD (CIE CANADIENNE)	LOMBARD (CIE D'ASS.)

ANNEXE C
GLOSSAIRE

Accident sans collision ni versement (chapitre B, division 3)

Cette garantie de la police automobile couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui ne résultent pas d'une collision ou d'un versement, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. Les dommages couverts selon cette garantie sont, entre autres, l'incendie, le vol, le vandalisme et le bris de vitre. Il faut noter que le fait que ces événements soient survenus n'engage pas la responsabilité de l'assuré.

Année civile

L'année civile s'étend du 1er janvier au 31 décembre de l'année. En ce qui concerne l'année civile pour les sinistres, ce sont ceux survenus au cours de l'année, plus le développement dans la même année des sinistres survenus dans les années antérieures, le tout indépendamment de la date d'émission des polices.

Année de survenance

Les sinistres compilés sont ceux qui sont survenus dans le courant de l'année, indépendamment de la date d'émission des polices et de la date de paiement de l'indemnité.

Années-véhicules acquis[86]

Véhicules effectivement assurés au cours d'une année, dont le nombre est calculé au prorata du temps écoulé à une date donnée selon la durée des polices. Par exemple, un contrat couvrant un véhicule pour une période d'un an et souscrit le 1er juillet est comptabilisé comme étant un demi-véhicule pour l'année courante et un demi-véhicule pour l'année suivante.

Autres risques (AR)[87]

Véhicule motorisé n'appartenant à aucune des catégories de risque précédentes, incluant notamment tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule, tout véhicule de compétition ou de démonstration.

Collision (chapitre B, division 2)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision et pour laquelle une responsabilité est imputée à l'assuré. Le délit de fuite est également couvert par cette garantie, puisqu'il implique une collision. Les accidents qui sont indemnisés selon cette garantie sont des accidents dits « responsables ».

Collision

Représente une collision entre deux véhicules et, notamment celle avec le sol ou se produisant entre deux véhicules attelés l'un à l'autre.

Coût moyen par sinistre[86]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre de sinistres.

Coût moyen par véhicule[86]

Le coût total des sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Fréquence des réclamations[86]

Le nombre de sinistres, divisé par le nombre d'années-véhicules acquis.

Motocyclette (MC)[87]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, et qui est utilisé pour des fins personnelles, principalement sur un chemin public, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression motocyclette englobe les motocyclettes de faible cylindré, souvent désignées comme cyclomoteurs.

Motoneige (MN)[87]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'un ou plusieurs skis ou patins de direction, qui est mû par une courroie sans fin en contact avec le sol, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, principalement sur la neige ou la glace, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Primes acquises

Primes calculées en fonction des primes souscrites au prorata du temps écoulé à une date donnée, selon la durée des polices. Par exemple, la prime d'un contrat d'un an souscrite le 1er juillet est acquise à 50 % au 31 décembre. Donc, seulement 50 % de la prime initiale est comptabilisée comme prime acquise, pour l'année qui vient de se terminer.

Primes souscrites

Primes payées par les assurés pour la durée totale de la protection achetée (durée maximum de 12 mois) pour les polices émises au cours d'une année.

86 Ces données sont établies par année civile.

87 Ces définitions proviennent du document *Plan statistique automobile – Instructions aux assureurs, Volet principal et Volet expérience des véhicules*, publié par le GAA agissant à titre d'agence autorisée par l'Autorité.

Responsabilité civile (chapitre A)

Cette garantie de la police automobile couvre les dommages matériels causés à autrui qui découlent de la responsabilité de l'assuré. Depuis 1978, les dommages matériels au véhicule de l'assuré qui résultent d'une collision, qui n'engage d'aucune manière la responsabilité de l'assuré et qui sont couverts par la Convention d'indemnisation directe, sont également indemnisés en vertu de cette garantie. Ces accidents, qui constituent la presque totalité des dommages indemnisés par cette garantie, sont donc des accidents dits « non responsables » et sont indemnisés en vertu de la Convention d'indemnisation directe. Enfin, cette garantie couvre la responsabilité civile dans les cas de dommages corporels causés à l'extérieur du Québec.

Risques spécifiés (chapitre B, division 4)

Cette garantie de la police automobile s'apparente à celle du chapitre B, division 3, mais elle couvre uniquement les risques spécifiés dans la police. Par exemple, les dommages causés par des actes malveillants ne sont pas couverts par cette garantie, alors qu'ils le sont selon le chapitre B, division 3.

Tous risques (chapitre B, division 1)

Cette garantie couvre tous les dommages matériels causés au véhicule de l'assuré, sauf ceux qui sont spécifiquement exclus dans la police. En fait, elle couvre principalement les dommages des divisions 2 et 3 du chapitre B.

Véhicule public (VP)[87]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins de services publics, mais en excluant tout véhicule qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression vehicule public englobe les véhicules utilisés pour une école de conduite et les véhicules utilisés pour la location à court terme (30 jours ou moins).

Véhicule tout-terrain (TT)[87]

Véhicule motorisé qui peut être enfourché par le conducteur, qui est muni d'un guidon et d'au moins deux roues, qui est conçu pour circuler hors d'un chemin public, et qui est utilisé pour des fins récréatives, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule tout-terrain englobe les véhicules similaires à une motocyclette mais conçus pour circuler hors d'un chemin public, qui sont souvent désignés comme « motocross ».

Véhicule utilitaire (VU)[87]

Véhicule motorisé, principalement utilisé à des fins professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression véhicule utilitaire englobe les voitures de tourisme, les motocyclettes, les véhicules tout-terrain et les motoneiges utilisés uniquement à des fins professionnelles, excluant ceux qui font partie d'une flotte non tarifée par véhicule.

Versement

Par « versement », on entend le renversement partiel ou complet d'un véhicule.

Voiture de tourisme (VT)[87]

Véhicule motorisé de promenade, principalement utilisé à des fins uniquement personnelles, ou à des fins combinées personnelles et professionnelles, mais en excluant tout véhicule qui est utilisé pour une école de conduite, qui est utilisé pour la location à court terme, qui est couvert par une police d'assurance automobile des garagistes ou qui fait partie d'une flotte non tarifée par véhicule. L'expression voiture de tourisme englobe les caravanes motorisées qui sont souvent désignées comme « motorhome ».

ANNEXE D
DONNÉES UTILISÉES POUR LES GRAPHIQUES 5 À 15

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme

Annee	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2000	6,26 %	5,78 %	9,72 %
2001	5,49 %	5,19 %	9,28 %
2002	5,23 %	4,99 %	8,03 %
2003	5,07 %	4,80 %	6,92 %
2004	4,85 %	4,69 %	6,34 %
2005	4,69 %	4,71 %	6,07 %
2006	4,35 %	4,54 %	6,44 %
2007	4,40 %	4,67 %	6,13 %
2008	4,40 %	4,72 %	6,78 %
2009	4,21 %	4,56 %	6,34 %

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
2000	8,09 %	5,36 %	5,48 %	6,17 %
2001	7,49 %	4,69 %	4,75 %	5,06 %
2002	6,22 %	4,59 %	4,86 %	5,27 %
2003	6,67 %	4,21 %	4,39 %	5,06 %
2004	6,52 %	3,99 %	4,17 %	4,78 %
2005	6,13 %	3,99 %	4,07 %	4,62 %
2006	5,51 %	3,89 %	3,96 %	4,05 %
2007	5,39 %	3,85 %	3,95 %	4,44 %
2008	6,19 %	3,62 %	3,65 %	4,18 %
2009	5,54 %	3,58 %	3,76 %	3,99 %

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
2000	7,55 %	4,96 %	4,89 %	5,76 %
2001	7,14 %	4,47 %	4,36 %	4,83 %
2002	6,14 %	4,33 %	4,42 %	5,09 %
2003	6,39 %	3,97 %	3,98 %	4,89 %
2004	6,57 %	3,76 %	3,83 %	4,63 %
2005	6,25 %	3,88 %	3,92 %	4,81 %
2006	5,82 %	3,94 %	4,00 %	4,45 %
2007	5,89 %	4,10 %	4,00 %	4,73 %
2008	6,75 %	3,83 %	3,74 %	4,60 %
2009	6,00 %	4,00 %	3,95 %	4,33 %

GRAPHIQUE 8

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres

Année	Trimestre 1	Trimestre 2	Trimestre 3	Trimestre 4
2000	8,91 %	10,97 %	10,85 %	8,16 %
2001	9,06 %	11,46 %	9,31 %	7,33 %
2002	7,63 %	9,66 %	8,74 %	6,11 %
2003	5,86 %	8,54 %	7,42 %	5,87 %
2004	5,98 %	7,54 %	6,55 %	5,29 %
2005	5,77 %	7,06 %	6,32 %	5,15 %
2006	6,34 %	7,32 %	6,84 %	5,26 %
2007	5,25 %	6,89 %	7,45 %	4,91 %
2008	6,00 %	9,56 %	6,54 %	5,04 %
2009	6,57 %	7,69 %	6,02 %	5,09 %

GRAPHIQUE 9

Fréquence[88] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2000	0,43 %	0,70 %	0,11 %	6,81 %	1,67 %
2001	0,39 %	0,66 %	0,11 %	6,73 %	1,39 %
2002	0,32 %	0,56 %	0,11 %	5,86 %	1,18 %
2003	0,28 %	0,51 %	0,07 %	5,00 %	1,07 %
2004	0,24 %	0,48 %	0,08 %	4,52 %	1,03 %
2005	0,22 %	0,45 %	0,09 %	4,32 %	0,99 %
2006	0,21 %	0,45 %	0,18 %	4,52 %	1,08 %
2007	0,19 %	0,39 %	0,27 %	4,23 %	1,04 %
2008	0,19 %	0,32 %	0,49 %	4,64 %	1,14 %
2009	0,17 %	0,28 %	0,10 %	4,71 %	1,07 %

GRAPHIQUE 10

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2000	1 972 $	2 786 $	1 399 $
2001	2 105 $	2 943 $	1 435 $
2002	2 233 $	3 265 $	1 496 $
2003	2 439 $	3 531 $	1 662 $
2004	2 582 $	3 603 $	1 763 $
2005	2 692 $	3 751 $	1 813 $
2006	2 860 $	3 727 $	1 787 $
2007	2 905 $	3 794 $	1 790 $
2008	2 884 $	3 557 $	1 748 $
2009	3 082 $	3 753 $	1 479 $

88 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 11

Coût moyen[89] selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2000	1 158 $	10 990 $	1 868 $	420 $	1 413 $
2001	1 435 $	11 031 $	1 673 $	444 $	1 662 $
2002	1 420 $	11 871 $	1 753 $	436 $	1 860 $
2003	1 441 $	12 956 $	2 066 $	429 $	2 106 $
2004	1 469 $	13 366 $	2 288 $	414 $	2 275 $
2005	1 564 $	13 625 $	2 483 $	429 $	2 473 $
2006	1 546 $	13 722 $	2 842 $	415 $	2 471 $
2007	1 563 $	14 234 $	2 403 $	429 $	2 551 $
2008	1 400 $	13 552 $	4 533 $	431 $	2 607 $
2009	1 422 $	14 102 $	3 007 $	449 $	2 543 $

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme

Année	Responsabilité civile	Collision	Accident sans collision ni versement
2000	124 $	161 $	136 $
2001	115 $	153 $	133 $
2002	117 $	163 $	120 $
2003	124 $	169 $	115 $
2004	125 $	169 $	112 $
2005	126 $	176 $	110 $
2006	124 $	169 $	115 $
2007	128 $	177 $	110 $
2008	127 $	168 $	118 $
2009	130 $	171 $	94 $

89 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 13

Coût moyen[90] par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme

Année	Vol d'une partie du véhicule	Vol du véhicule en entier	Vent ou grêle	Bris de vitre	Autres dommages
2000	4,98 $	76,88 $	2,00 $	28,60 $	23,58 $
2001	5,58 $	72,79 $	1,77 $	29,92 $	23,13 $
2002	4,60 $	66,07 $	1,89 $	25,56 $	22,00 $
2003	3,99 $	65,65 $	1,48 $	21,42 $	22,57 $
2004	3,49 $	64,48 $	1,73 $	18,71 $	23,34 $
2005	3,45 $	61,24 $	2,33 $	18,53 $	24,58 $
2006	3,21 $	61,23 $	5,12 $	18,76 $	26,70 $
2007	3,00 $	55,41 $	6,57 $	18,16 $	26,50 $
2008	2,62 $	44,02 $	22,13 $	19,98 $	29,68 $
2009	2,47 $	39,79 $	3,06 $	21,14 $	27,32 $

GRAPHIQUE 14

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques »

Année	Prime souscrite moyenne	Prime indiquée	Rapport sinistres / primes	Marge de profit estimée
2000	492 $	346 $	72,12 %	4,06 %
2001	515 $	326 $	64,71 %	11,63 %
2002	542 $	324 $	60,63 %	14,83 %
2003	562 $	331 $	59,70 %	15,67 %
2004	563 $	332 $	59,15 %	14,86 %
2005	550 $	330 $	59,50 %	14,06 %
2006	540 $	327 $	60,04 %	12,85 %
2007	532 $	333 $	61,74 %	10,35 %
2008	534 $	334 $	62,62 %	10,44 %
2009	520 $	316 $	60,08 %	12,21 %

90 Les résultats incluent les sinistres couverts par la garantie « Accident sans collision ni versement » (chapitre B, division 3), ceux couverts par la garantie « Risques spécifiés » (chapitre B, division 4) ainsi que ceux découlant d'un accident sans collision ni versement et couverts par la garantie « Tous risques » (chapitre B, division 1).

GRAPHIQUE 15

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 ans pour l'ensemble des véhicules[91] en fonction des primes acquises

Année	Bénéfice (perte) de l'année	Bénéfice (perte) pour la période de 10 ans se terminant l'année courante
1985	(8,5) %	-
1986	(7,4) %	-
1987	(2,5) %	-
1988	(3,3) %	-
1989	(10,5) %	-
1990	(8,3) %	-
1991	1,1 %	-
1992	6,4 %	0,4 %
1993	8,5 %	(0,3) %
1994	10,4 %	0,5 %
1995	9,3 %	2,2 %
1996	5,3 %	3,3 %
1997	(4,5) %	2,9 %
1998	(6,6) %	2,3 %
1999	(2,5) %	2,9 %

91 Les résultats des années 2000 à 2009 sont présentés au tableau 12.

LISTE DES TABLEAUX

PAGE

TABLEAU 1

Nombre d'assureurs automobile au Québec 18

TABLEAU 2

Ventilation du nombre et de la part de marché des assureurs automobile au Québec selon leur charte 19

TABLEAU 3

Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour le marché de l'assurance des particuliers, le marché de l'assurance des entreprises et pour l'ensemble du marché de l'assurance automobile au Québec 20

TABLEAU 4

Part de marché des assureurs selon leur mode de distribution pour les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 21

TABLEAU 5

Part du marché québécois des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobile 22

TABLEAU 6

Évolution des parts de marché des 15 plus importants assureurs ou groupes d'assureurs en assurance automobile au Québec 23

TABLEAU 7

Nombre d'assureurs ayant souscrit dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 24

TABLEAU 8

Comparaison des primes d'assurance automobile offertes par différents assureurs au Québec pour différents profils d'assuré 26

TABLEAU 9

Âge moyen des véhicules en circulation et nombre de véhicules souscrits en assurance automobile au Québec 28

TABLEAU 10

Nombre de véhicules souscrits dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 29

TABLEAU 11

Nombre de personnes au Québec en âge de conduire un véhicule et nombre de titulaires de permis de conduire pour l'ensemble du Québec 30

TABLEAU 12

Résultats des opérations en assurance automobile au Québec 33

TABLEAU 13

Recensement des sections des manuels de tarification les plus consultées au cours de l'année 2009 pour les voitures de tourisme 48

TABLEAU 14

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les voitures de tourisme en 2009 50

TABLEAU 15

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les motocyclettes, les motoneiges et les véhicules tout-terrain en 2009 51

TABLEAU 16

Recensement des changements les plus fréquents apportés aux critères de classification et de tarification pour les véhicules utilitaires en 2009 52

TABLEAU 17

Nombre d'assureurs et variation moyenne des tarifs selon les modifications apportées aux tarifs en assurance automobile au Québec pour les voitures de tourisme 56

TABLEAU 18

Évolution de la prime moyenne souscrite dans les différentes catégories de risque liées à l'assurance automobile au Québec 57

LISTE DES GRAPHIQUES

PAGE

GRAPHIQUE 1

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les assureurs et les courtiers 17

GRAPHIQUE 2

Évolution des demandes de consultation au FCSA par les titulaires de permis de conduire 17

GRAPHIQUE 3

Répartition par charte des assureurs n'ayant pas souscrit de l'assurance automobile au Québec même s'ils possédaient un permis pour le faire 19

GRAPHIQUE 4

Évolution des modifications aux manuels de tarification déposées auprès de l'Autorité et nombre d'assureurs différents 25

GRAPHIQUE 5

Fréquence des réclamations pour les voitures de tourisme 35

GRAPHIQUE 6

Fréquence des réclamations pour la garantie « responsabilité civile » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 36

GRAPHIQUE 7

Fréquence des réclamations pour la garantie « collision » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 36

GRAPHIQUE 8

Fréquence des réclamations pour la garantie « accident sans collision ni versement » pour les voitures de tourisme selon les trimestres 37

GRAPHIQUE 9

Fréquence selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 39

GRAPHIQUE 10

Coût moyen par sinistre pour les voitures de tourisme 41

GRAPHIQUE 11

Coût moyen selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 42

GRAPHIQUE 12

Coût moyen par véhicule pour les voitures de tourisme 43

GRAPHIQUE 13

Coût moyen par véhicule selon le genre de sinistre pour les voitures de tourisme 43

GRAPHIQUE 14

Évolution de la prime souscrite moyenne en comparaison avec la prime indiquée, ainsi que le rapport sinistres / primes et la marge de profit estimée pour l'ensemble des véhicules, à l'exception de la catégorie de risque « autres risques » 45

GRAPHIQUE 15

Bénéfice (perte) d'exploitation par année et par période de 10 et de 20 ans pour l'ensemble des véhicules 45

GRAPHIQUE 16

Répartition du nombre de consultations des manuels de tarification selon la charte de l'assureur du manuel consulté 49

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS

QUÉBEC

Place de la Cité, tour Cominar
2640, boulevard Laurier, bureau 400
Québec (Québec) G1V 5C1
418 525-0337

MONTRÉAL

800, square Victoria, 22e étage
C.P. 246, tour de la Bourse
Montréal (Québec) H4Z 1G3
514 395-0337

Sans frais 1 877 525-0337
www.lautorite.qc.ca